



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

~~Geog 212.235~~
KF 658

HARVARD COLLEGE LIBRARY



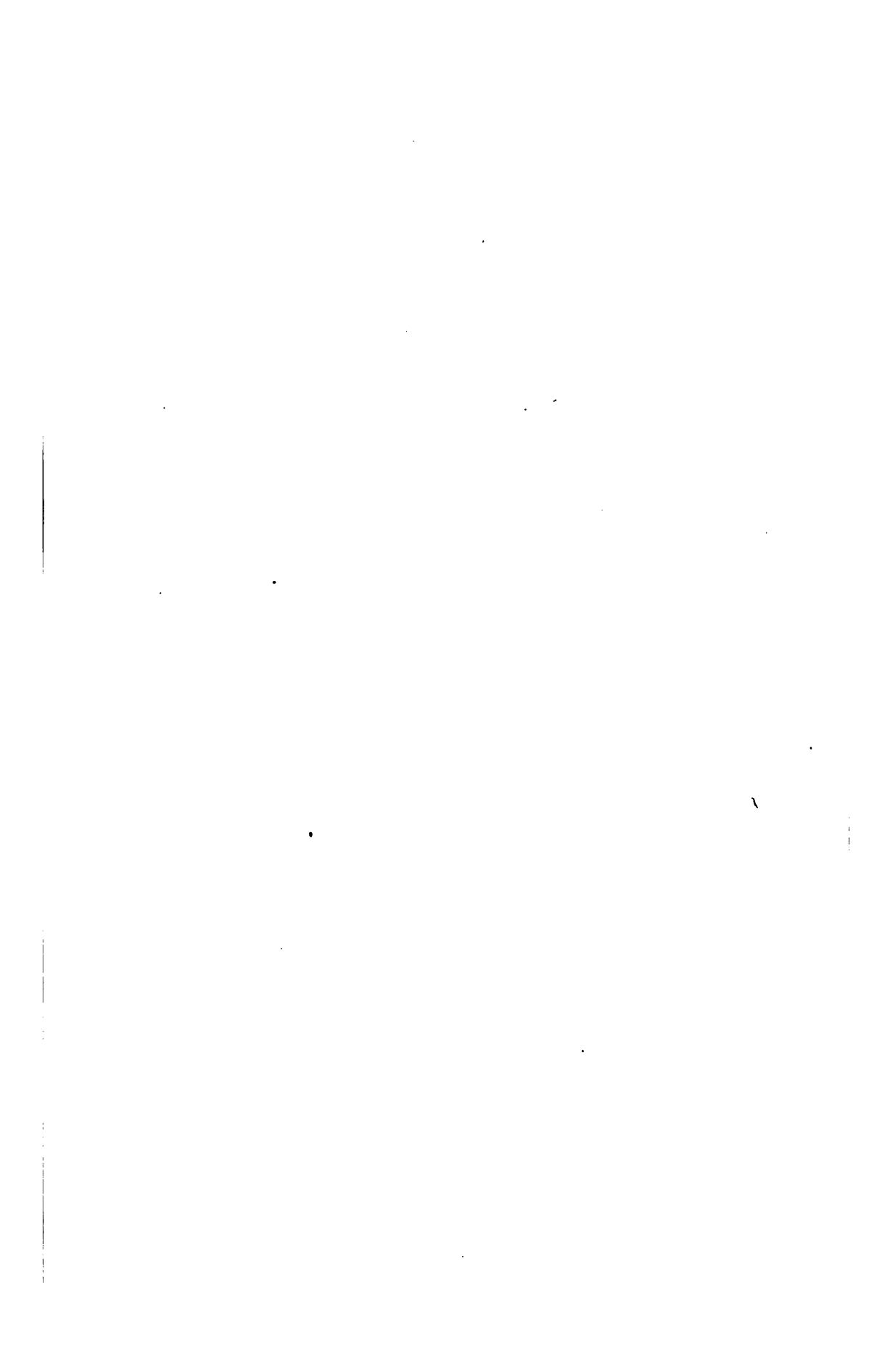
BOUGHT FROM THE INCOME OF THE FUND
BEQUEATHED BY.

PETER PAUL FRANCIS DEGRAND

(1787-1855)

OF BOSTON

FOR FRENCH WORKS AND PERIODICALS ON THE EXACT SCIENCES
AND ON CHEMISTRY, ASTRONOMY AND OTHER SCIENCES
APPLIED TO THE ARTS AND TO NAVIGATION



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

Dix-Neuvième Année.



Tome Vingt-Neuvième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Liste des Membres de la Société	5
II. Cours de Topographie	63
III. Séance solennelle du 9 janvier 1898	63
Allocution du Président	64
Conférence de M. Chailley-Bert	65
Rapport sur les travaux de l'année par le Secrétaire-Général	72
Remise des Palmes à M. Fernaux	77
Patrimoine	78
IV. X. — Impressions d'un Lillois au centre de l'Afrique (suite. Carte)	82
V. R. ARSETTE. — La France sur le Haut-Nil	87
VI. Bibliographie	94
VII. Ephémérides de l'année 1897	96
VIII. Faits et Nouvelles géographiques :	
I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.	
Asie	96
Afrique	98
Régions polaires	99
II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques	
Europe	99
Amérique	104
III. — Généralités	107

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs ; Prix du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires.)

La Société n'est pas responsable des opinions émises par les
Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

*Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour
les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires
peuvent disposer.*

*Les lettres concernant la partie financière doivent être
adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint,
44, rue Grande-Chaussée, à Lille.*

BULLETIN
DE LA
SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE
DE LILLE
(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING).

~~Geog~~ 212: 235

HARVARD COLLEGE LIBRARY

DEGRAND FUND

June 10, 1930

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE.

MEMBRES D'HONNEUR.

avec la date de leur nomination.

Années MM.

1892. BAYET, O. ✱, I. ☺, ☼, Directeur de l'Enseignement primaire au Ministère de l'Instruction publique.
1883. BAYOL (docteur), O. ✱, A. ☺, C. ☼, Gouverneur honoraire des Colonies.
1890. BINGER (Louis), O. ✱, I. ☺, (le Capitaine), Gouverneur des établissements français de la Côte d'Ivoire, à Grand-Bassam.
1883. DE BRAZZA (P. SAVORGNA), O. ✱, ☼, ☼, Commiss. général au Congo français.
1883. DUPUIS, G. C. ☼, Explorateur du Tonkin, rue Saint-Georges, 43, Paris.
1886. DERIDOUR, ✱, I. ☺, Inspecteur général de l'Instruction publique, Président d'Honneur de la Société de géographie de l'Est.
1882. FONCIN (Pierre), ✱, I. ☺, Inspecteur général de l'Instruction publique, Fondateur et ancien Président de l'Union Géographique du Nord, rue Michelet, 4, Paris.
1883. GUILLOT (E.). I. ☺, Professeur agrégé d'histoire au lycée Charlemagne, ancien Secrétaire général de la Société, Secrétaire de la Société de Géographie commerciale de Paris, rue Thénard, 9.
1882. HARMAND (docteur), ✱, ☼, Ministre plénipotentiaire au Japon.
1889. LÉGER (Louis), ✱, I. ☺, ☼, ☼, Professeur au Collège de France, Professeur honoraire à l'Ecole des Langues orientales, Professeur à l'Ecole supér. de Guerre.
1886. LEVASSEUR, O. ✱, I. ☺, G. ☼, ☼, Membre de l'Institut, Professeur au Collège de France et au Conservatoire des Arts et Métiers.
1892. MONTELL, O. ✱, A. ☺, Lieutenant-Colonel d'infanterie de marine, Explorateur.
1888. GEORGES PEAROT, O. ✱, I. ☺, Membre de l'Institut, Directeur de l'École normale supérieure, rue d'Ulm.
1884. SOUSAUS, I. ☺, Censeur au Lycée St-Louis, ancien Secrétaire-général de la Société.
1890. TRIVIER (Ernest), ✱, Capitaine au long cours, Explorateur de l'Afrique centrale, Rochefort.
1883. WIENER, O. ✱, Chargé de Missions dans l'Amérique du Sud, 6, r. Margueritte, Paris.
-

MEMBRES CORRESPONDANTS (1)

avec la date de leur nomination.

Années MM.

1890. AMREIN-BUHLER, Professeur, Président de la Société de Géographie commerciale de la Suisse orientale, à St-Gall (Suisse).
1886. BARBIER (J.-V.), I. (1), Secrétaire général de la Société de Géographie de l'Est.
1887. BÉCOURT (Henri), (2), Inspecteur des forêts au Quesnoy, Membre de la Commission historique du Nord.
1892. BONVALET (E.), Agent de la C^{ie} française de la côte occidentale d'Afrique, à Bathurst (Gambie anglaise).
1887. BONVALET, (3), (4), (5), Président du Comité flamand de France, consul de Danemark, à Dunkerque.
1889. CARTON (le D^r Louis), I. (1), (2), Médecin-major au 49^e chasseurs, 33, r. Voltaire, Lille.
1888. CASTONNET DES FOSSES, (3), (4), Président de section à la Société de Géographie commerciale de Paris, rue de Beaune, 42, Paris.
1892. CATAT (D^r), (3), Explorateur, ancien officier de marine.
1892. COELLO FRANCISCO (le colonel), (3), (4), Présid. de la Société de Géograph. de Madrid.
1892. CORDEIRO (Luciano), C. (3), (4), (5), Député, Secrétaire général de la Société de Géographie de Lisbonne.
1890. DE BEUGNY D'HAGERUE (G.), Homme de Lettres, à Aire-sur-la-Lys (P.-de-C.).
1894. DE GUERNE (le Baron Jules), (3), A. (1), Bibliothécaire de la Société de géographie de Paris, rue de Tournon, 6, Paris.
1887. DELAMARE, O. (3), I. (1), C. (3), Colonel en retraite, rue Ste-Marthe, 43, Toulouse.
1895. DELESSEZ (Eugène), ancien Professeur, ancien Archiviste de la section de Roubaix, villa de la Verte-Rive à Cully-Lavaux, canton de Vaud (Suisse).
1888. DE MAHY, Ancien Ministre de la Marine, Vice-Président de la Chambre des Députés, avenue du Trocadéro, 28, Paris.
1883. DES CHESNAIS (le R. P. RENÉ LE MENANT), Missionnaire apostolique, Directeur des Ecoles Coptes d'Égypte, 66, rue Madame, à Paris.
1892. DU FIEF, (3), Professeur honoraire à l'Athénée royal, Secrétaire général de la Société royale belge de Géographie de Bruxelles.
1887. GAUTHIOT, O. (3), A. (1), (2), (3), (4), Secrétaire général de la Société de géographie commerciale de Paris, Membre du Conseil supérieur des Colonies.
1895. GUYOT-TABRÉ (Mlle Marie), Auteur des Guides Miriam, Sens (Yonne).
1894. LEMIRE (Charles), C. (3), ancien Résident de France en Annam, rue de La Tour-Maubourg, Paris.
1894. LOISEAU (Georges), Secr. gén. de la Société de Géogr. de l'Ain, Bourg-en-Bresse.
1894. LOISEAU (Paul), Président de la Société de Géographie commerciale du Havre.
1892. LOURDELET (E.), O. (3), Membre de la Chambre de Commerce, Président de la Société de Géographie commerciale de Paris, boulevard Magenta, 69.
1896. MONNIER (Marcel), (3), Explorateur, rue Martignac, 7.
1887. OUKAWA, (3), Conseiller du Ministère de l'Intérieur au Japon, Tokio.
1889. PAILLARD-LELONG, Ancien Secrétaire de la Section de Tourcoing, à Buenos-Ayres.
1893. PFISTER, A. (1), Professeur à la Faculté des Lettres de Nancy, Président de la Société de Géographie de l'Est.
1890. RENOARD (Alfred), A. (1), Ancien Secr. gén. de la Société, rue Mozart, 49, Paris.
1890. ROUTIER (Gaston), (3), Publiciste, avenue Malakoff, 37, Paris.
1894. SALONE (Emile), I. (1), Prof. agrégé d'histoire au lycée Condorcet, r. de Lille, 37, Paris.
1892. TORRES CAMPOS, (3), Professeur, Secr. gén. de la Société de Géographie de Madrid.

(1) N. B. — Les Membres correspondants jouissant gratuitement des avantages réservés aux Membres titulaires, s'ils cessent leurs rapports avec la Société, celle-ci considère un silence de plus de 18 mois comme une démission tacite de leur part.

BUREAU DE LA SOCIÉTÉ.

MM.

<i>Président</i>	CREPY-DANEL (Paul), *, A. Ⓢ, C. ✕✕, Négociant, Vice-Consul de Portugal, Administrateur de la Banque de France.
<i>Vice-Présidents</i>	MASUREL (François), A. Ⓢ, Ancien Président du Tribunal de Commerce de Tourcoing. NICOLLE-VERSTRAETE (E.), *, Ancien Lieutenant de vaisseau, Manufacturier.
	VAN HENDE (Ed.), I. Ⓢ, Numismate, Vice-Président de la Commission historique du Nord.
	LEBURQUE (Oscar), A. Ⓢ, Négociant en tissus, à Roubaix.
<i>Secrétaire Général</i>	MERCHIER (A.), I. Ⓢ, Professeur agrégé d'histoire au Lycée.
<i>Secr. général adj.</i>	QUARRÉ-REYBOURDON, I. Ⓢ, Membre de la Commission historique du Nord, de la Société des Sciences et des Arts, etc.
<i>Secrétaire</i>	TILMANT (Victor), I. Ⓢ, Directeur honoraire de l'École primaire supérieure de Lille.
<i>Trésorier</i>	FROMONT (Auguste), A. Ⓢ, Homme de lettres.
<i>Trésorier adjoint</i>	FERNAUX-DEFRANCE, A. Ⓢ, Négociant.
<i>Bibliothécaire</i>	HOUBRON (Georges), A. Ⓢ, Licencié en droit, Membre de la Commission de la Bibliothèque de la Ville.
<i>Archiviste</i>	CANTINEAU (E.), A. Ⓢ, Propriétaire.

COMITÉ D'ÉTUDES.

MM. ARDAILLON, Professeur de Géographie à la Faculté des Lettres.

BEAUFORT (Henri), Négociant.
BONTE (Auguste), Maire de Lambersart, Conseiller d'arrondissement.
BOULENGER (Ed.), Vice-Président de la section de Roubaix, Négociant en tissus.
CHANOINE (Général), G. O. *, I. Ⓢ, C. ✕✕, Command. la 4^{re} Division d'Infanterie.
CRAVERI (Annibal), Propriétaire à Roubaix.
CREPY (Auguste), ✕, Négociant.
DELANODDE (Victor), Négociant.
DELMASURE (Ernest), Manufacturier à Roubaix.
DESTOMBES (Emile), Courtier-juré, à Tourcoing.
DESTOMBES (Paul), Architecte, à Roubaix.
DUFLOS DE MALLORTIE, Homme de lettres.
ECKMAN (Alex.), A. Ⓢ, O. ✕, ancien Secrétaire Général, Membre de la C^{on} hist. du Nord : Correspondant de Sociétés de Géographie.
GODIN (Oscar), C. ✕, Industriel, Membre correspondant des Sociétés de Géographie de Madrid, de Liabonne et de la Suisse orientale.
GOSSELET, O. *, I. Ⓢ, ✕, Doyen de la Faculté des Sciences, Corresp. de l'Institut.
HAUMANT (E.), I. Ⓢ, Agrégé d'Histoire et de Géographie, Docteur ès-Lettres, Professeur de littérature et de langue russes à la Faculté des Lettres.
HERLAND (Alphonse), G. O. ✕, Propriétaire.
JUNKER (Ch.), A. Ⓢ, Filateur de soie, à Roubaix.
PAJOT (Henri), Notaire honoraire.
PENEL, O. *, I. Ⓢ, C. ✕✕, Colonel breveté, com. le 3^e rég. du Génie, à Arras.
PETIT-LEUDUC (Joseph), Publiciste à Tourcoing.
PILLET (le Chanoine), Doyen de la Faculté de Théologie.
ROBIN (Emile), *, Directeur de la Banque de France.
SCRIVE-DE NEGRI (Jules), C. ✕, Manufacturier, Membre de la Chambre de Commerce.
THÉRY (Raymond), ✕, Ancien Notaire, à Tourcoing.
VAILLANT (Eugène), O. ✕, O. ✕, Vice-Consul de Perse.
VERMERSCH (Albert), Docteur en Médecine, Pharmacien honoraire.
WARIN, A. Ⓢ, Membre de la Commission administrative des Hospices.

AGENT-SECRÉTAIRE.

L'Agent de la Société se tient au Secrétariat, rue de l'Hôpital-Militaire, 446, chaque jour non férié de 4 à 7 heures.

COMMISSIONS.

Le Président de la Société, le Secrétaire-Général et le Secrétaire-Général-Adjoint sont de droit partie de toutes les Commissions.

1^{re} COMMISSION : BULLETIN ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES.

- | | |
|--|------------------------------------|
| MM. MERCHIER, I. (.), président. | MM. BECKMAN (Alex.), A. (.), O. ✕. |
| QUARRÉ-REYBOURDON, I. (.), rapporteur. | HAUMANT (E.), A. (.). |
| ARDAILLON. | HOUBRON (G.), A. (.). |
| CANTINEAU, A. (.). | PAJOT (Henri). |
| CREPY, Auguste, ✕. | PETIT-LEDUC. |

2^e COMMISSION : CONCOURS.

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| MM. VAN HENDE, I. (.), président. | MM. HOUBRON (G.), (.), A. |
| THÉRY (R), ✕, rapporteur. | LEBURQUE (O), A. (.). |
| CANTINEAU (E.), A. (.). | MASUREL (François), A. (.). |
| DELAHODDE (Victor). | NICOLLE-VERSTRAETE, ✕. |
| DELMASURE | PETIT-LEDUC. |
| BECKMAN, A. (.), O. ✕. | TILMANT (Victor), I. (.). |
| FROMONT (Aug.), A. (.). | VAILLANT. |
| GODIN (O.), C. ✕. | VERMERSCH (D ^r). |
| HAUMANT, (E.), A. (.). | LORÉAL (Capitaine), ✕, adjoint |
| HERLAND | |

3^e COMMISSION : BIBLIOTHÈQUE, CARTES ET COLLECTIONS.

- | | |
|------------------------------------|--------------------------|
| MM. VAN HENDE, I. (.), président. | MM. HAUMANT (E), A. (.). |
| BECKMAN, A. (.), O. ✕, rapporteur. | HOUBRON (G.), A. (.). |
| ARDAILLON. | PAJOT (Henri). |
| CANTINEAU (E), A. (.). | THÉRY, ✕. |
| DESTOMBES (Paul). | TILMANT, I. (.). |
| FROMONT, A. (.). | DEHÉE (G.), adjoint. |
| GODIN, C. ✕. | |

4^e COMMISSION : FINANCES.

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------|
| MM. WARIN (L.), A. (.), président. | MM. NICOLLE-VERSTRAETE, ✕. |
| PAJOT, rapporteur. | ROBIN, ✕. |
| DELMASURE (Ernest) | THÉRY (Raymond), ✕. |
| FERNAUX-DEFRANCE, A. (.). | VAN HENDE, I. (.). |
| FROMONT, A. (.) (Auguste). | DE SWARTE, ✕, A. (.), adjoint. |
| LEBURQUE (O.), A. (.). | POUILLE (Émile), id. |
| MASUREL (François), A. (.). | |

5^e COMMISSION : EXCURSIONS ET VOYAGES.

MM. BEAUFORT (Henri), président.	MM. CALONNE (Albert).	adjoint.
FERNAUX-DEFRANCE , A.  , rapp'.	DECRAMER (Louis),	id.
CANTINEAU , A. 	DEHÉE ,	id.
CREPY (Auguste), 	DERACHE (Charles), 	id.
DELAHODDE (Victor),	DHALLUIN (Paul),	id.
DESTOMBES (Paul).	D' EUSTACHE ,	id.
GODIN (O.), C. 	D' GAUDIER .	id.
GOSSELET ,  I. 	MULLIER (Albert),	id.
HERLAND (Alph.), G. O. 	RAVET (Prosper).	id.
LEBURQUE (O.), A. 	RENAUT (Charles).	id.
NICOLLE-VERSTRAETE , 	ROLLIER ,	id.
ROBIN (E.), 	SAVARY ,	id.
THÉRY (Raymond), 	THIÉBAUT (Raymond).	id.
VAILLANT (E.), O.  O. 	THIEFFRY (Maurice),	id.
D' VERMERSCH .	VANTROOSTENBERGHE ,	id.

6^e COMMISSION : FÊTES ET RÉCEPTIONS.

MM. BEAUFORT (Henri), président.	MM. D' HOCHSTETTER ,	adjoint.
HOUBRON (G.), A.  rappporteur.	LAURENCE (Eugène).	id.
VAILLANT (E).	RAVET (Prosper).	id.
D' VERMERSCH .	RENAUT (Ch)	id.
CALONNE (Albert), adjoint.	THIÉBAUT (Raymond),	id.
DEHÉE (Gaston), id.	THIEFFRY (Maurice).	id.
DERACHE , (Ch.),  id.		

SECTION DE ROUBAIX.

Chargée de l'organisation des Cours et Conférences dans cette Ville.

MM. LEBURQUE (O.), A.  Président.	MM. FAIDHERBE (Alex.), I. 
BOULENGER (Ed.), Vice-Président.	JUNKER (Ch.), A. 
DESTOMBES (P.), secrétaire.	PROUVOST-BÉNAT (A.).
CHAYERI (A.), secrét-adj., archiv.	ROUSSEAU (A.).
DUPONT (A.-F.).	VERLAIS (H.)

SECTION DE TOURCOING.

Chargée de l'organisation des Cours et Conférences dans cette Ville.

MM. MASUREL (F.) A.  Président.	MM. DERVAUX (E.).
THÉRY (R.),  vice-président.	DESTOMBES (E.).
PETIT-LEDUC , secrétaire.	DUQUESNOY (P.).
DELMASURE (E.).	DUVILLER (G.).

MEMBRES FONDATEURS.

- N^{os} d'ins-
cription. MM.
308. † BARATTE, Officier d'Administration du croiseur *Le Renard*.
544. BÉTHUNE (Clément), Propriétaire, à Croix-Wasquehal.
1684. BLONDEAU (M^{lle} Louise), Propriétaire, rue Royale, 148, Lille.
458. † BOSSUT (Henry), Vice-Président de la Société, à Roubaix.
4490. COQUELLE (Félix), Négociant, Juge suppl. au Trib. de Commerce de Dunkerque.
56. CREPY (Paul), *, A. ⚔, C. ✕, ✕, Nég., Président de la Société, à Lille.
4494. CREPY (Auguste), ✕, Négociant, rue des Jardins, 28, Lille.
175. † DASSONVILLE-LEROUX, Négociant en laines, à Tourcoing.
302. † D'AUDIFFRET (marquis) O. *, Trésorier payeur général du Nord, à Lille.
4477. DEBRUYN, Notaire honoraire, rue Nationale, 442, Lille.
974. DELATTRE-PARNOT (M^{me}), Propriétaire, rue d'Inkermann, 48, à Lille.
613. ECKMAN (Alex.), A. ⚔, O. ✕, Ancien Secr.-Gén., rue Alex.-Leleux, 28, à Lille.
4478. FORSTER (J.), Doct. en médecine, Buckingham-Palace Road, 429, Londres, S. W.
2954. KUHLMANN-AGACHE (M^{me} F.), Propriétaire, 13, square de Jussieu, Lille.
454. LORENT-LESCORNEZ, Filateur de lin, rue Inkermann, à Lille
484. MAHIEU (Auguste) *, Filateur de lin, ancien Maire d'Armentières.
4453. MARACCI (M^{me}), propriétaire, 44, rue des Fleurs, à Lille.
4744. PHALEMPIN (Charles), C. ✕, D' du Compt. Nat. d'Escompte de Paris, à Melbourne.
96. RENOARD (Alfred), A. ⚔, Ancien Secrétaire-général de la Société, à Paris.
438. SCHOTSMANS (Émile), Négociant en grains et farines, boulevard Vauban, à Lille.
356. SCRIVE-DE NEGRI (Jules), C. ✕, Manufacturier, rue Léon-Gambetta, à Lille.
2395. WALLAERT (Georges), Manuf., Juge au Tr. de Comm., r. de Bourgogne, 27, Lille.

LISTE GÉNÉRALE DES MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ (1).

N^{os} d'ins-
cription. MM.

Aire-sur-la-Lys (Pas-de-Calais).

2775. HOUCKE (Maurice), brasseur.
2796. DEMEURE (Léon), Ingénieur des Aciéries de France.

Alençon.

2883. CHEVALIER (Albert), propriétaire, boulevard Lenoir-Dufresne, 3.

Andelys (Eure)

4046. DE FRANCIOSI (Ch.), *, capitaine instructeur à l'École préparatoire d'Infanterie.

Annapes.

4731. LEMAIRE (Alfred), filateur, près la gare d'Ascq.

(1) Les Membres de la Société peuvent se procurer le Diplôme contre le versement de cinq francs.

Les noms des membres *protecteurs* sont précédés d'un astérisque (*).

Ceux des membres *fondateurs* sont rappelés par deux astérisques (**).

N^{os} d'ins-
criptions.

MM.

Armentières.

234. BABART (M^{me}) directrice du Collège de Jeunes Filles.
182. BAILLIEZ, principal du collège, rue des Jésuites, 29.
4238. BECQUART (Henri), fabricant de toiles, rue de Lille, 46.
2263. BLOEM, industriel, boulevard Faidherbe, 42.
942. CADO (Edmond), imprimeur-libraire, Grand'Place, 2.
2294. CAMELOT, (abbé), professeur à l'Institution St-Jude.
3447. CHARVET-LOCQGE, rue Nationale, 100.
486. CHAS, I. §, négociant en toiles, rue de la Gare, 4.
2064. DANCOISNE (Henri), propriétaire, rue du Moulin.
489. DANSETTE (Jules), député.
4484. DECAUDAIN (Victor), négociant en vins, rue de Dunkerque, 85.
525. DERVAUX, médecin-vétérinaire, rue Nationale, 38.
2992. DUPOUR (Etienne), chez M. Dufour-Lescornez, rue Lamartine.
2798. DUBOT-LUTUN, industriel, rue Gambetta, 22.
487. FREMAUX (L), A. §, négociant en toiles, rue de l'École, 9.
960. GRENIER, fabricant de toiles, rue de Lille, 60.
4998. HÉNAUX (Victor), propriétaire, rue de l'École, 40^{bis}.
2370. JEANSON-FAUCHILLE, fabricant, rue Denis-Papin.
4166. LACHERREZ fils, fabricant de toiles, rue des Jésuites, 18.
944. LAMBERT (Léopold), fabricant de toiles, rue de Lille, 70.
335. LESCORNEZ (Paul), brasseur, rue de Flandre, 25.
4029. LEURIDAN-BOUCHE, fabricant de toiles, rue de la Gare, 2.
484. ** MAHIEU (Aug.) *, filateur de lin, rue des Jésuites, 7.
755. MARTIN (Jules), négociant, rue du Faubourg de Lille, 35.
942. MIELLEZ, fabricant de toiles, rue de Strasbourg, 4.
2977. MOTTE (Jean), rue de Dunkerque.
3225. ROGEAU (Henri), rue de Lille, 47.
2972. ROGEAUX (Paul), rue Denis-Papin.
2278. SALMON (René), industriel.
3043. SCHULZ (Constant), fabricant de toiles, rue Sadi-Carnot, 450.
2767. THILLEUR, filateur, rue de Glatignies, 47.
4607. TURPIN (Louis), fabricant de toiles, rue Nationale.
940. VILLARD, *, fabricant de toiles, rue de Strasbourg, 2.

Arras.

4620. PENEV, O. *, I. §, I. §, colonel, commandant le 3^e rég. du génie.

Artres (Nord).

2435. DEWAS (Auguste), négociant.

Avesnes-sur-Helpe (Nord).

2886. GOSSART (M^{lles} A. et E.).

Azay-le-Ferron (Indre).

2825. FINEULLE (Camille), domaine des Bourdettes.

Bailleul.

949. * HÉ-DELEMER, maire, fabricant de toiles.
2742. SAVOYE (Gaëtan), élève de l'École Supérieure de Commerce de Lille.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

Bathurst (*Gambie anglaise*).

4779. BONVALET (E.), agent de la compagnie française de la côte occidentale d'Afrique.

Béthune (*Pas-de-Calais*).

4637. SOCKEEL (D' Arthur), *, $\frac{1}{2}$, médecin-major de 1^{re} classe au 73^e rég. d'infanterie.

Beuvry (*Pas-de-Calais*).

2586. D'ALMANZA, propriétaire, château de Gorre.

Billy-Montigny.

3229. LAVAURS, directeur de la Compagnie des Mines de Courrières.

Boulogne-sur-Mer.

4953. DUJARDIN (M^{lle} Cécile), ancienne institutrice, boulevard Survin, 85.

Calais.

476. BECQUART (Henri), négociant.
409. BRETON (Ludovic), ingénieur, directeur du tunnel sous-marin, directeur-propriétaire des Mines d'Hardinghen, 17, rue St-Michel.
2963. GUYOT (le Docteur), rue des Quatre-Coins, 55.

Cambrai.

2032. M^{me} la Supérieure du Pensionnat St-Bernard.

Canteleu-lez-Lille.

2868. CREPY (Fernand), filateur de coton, rue Flament-Reboux.
2514. CREPY (Maurice), filateur de coton, rue Flament-Reboux.
739. DE CAGNY (Edm.), courtier, rue des Écoles.
3136. LIBOREL (Paul), propriétaire, rue de la Carnoy.
4878. NICOLLE (Louis), manufacturier, villa Magdalena, avenue Amiral-Courbet.
4944. PETRO (Jean), propriétaire, avenue de Boufflers.
2836. ROUSSEL (Paul), propriétaire, avenue de Boufflers, 4.
2735. VAN ONE, docteur en médecine, avenue de l'Hippodrome.
4435. WATTELED (F.), Villa Victoria, Avenue de l'Hippodrome.

Carvin (*Pas-de-Calais*).

3228. DUPONT-DAUBRESSE, brasseur.
2594. ROBERT (Madame), propriétaire.

Cassel.

4807. LOORIUS (Émile), Hôtel du Sauvage, Grande-Place.
2677. MCENECLAEY, Conseiller général.

Châlons-sur-Marne.

4665. DE GERMINT (Le Bègue), O *, général de brigade, Chef d'État-Major du 6^e Corps d'Armée.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

Chartres.

674. BOUTHORS, directeur des contributions directes.

Comines.

4504. DEVOS (Antoine), fabricant de fils retors.
3058. GALLANT, manufacturier.
4470. VANDEWYNCKELE fils, (Auguste), manufacturier.

Condé-sur-Escaut.

1239. BEAUMONT-COUSIN (Louis), entrepreneur de travaux publics.
1834. PUREUR (Pierre), brasseur.

Congo français.

2865. DE PRAT (O.-R.), adjudant d'inf. de marine, Membre de la Mission Marchand.

Constantinople.

- 58 CAMBON (Paul), C. ✱, I. ☉, G. C. ✱, ambassadeur de France.

Courrières (Pas-de-Calais).

2590. BERNARD (André), industriel.

Croix-Wasquehal.

2442. BALCAEN, fabricant de biscuits, rue de la Gare.
344. ** BÉTHUNE (Clément), propriétaire.
3079. BOAG (Thomas), employé chez M. Holden.
863. DUBAR (Paul), propriétaire, château Facques.
2777. FAULKNER (Harry, fils), rue Holden.
4881. FLORIN (Achille), adjoint au Maire, Grande rue, 61.
3078. GEMMELL (Edward), employé chez M. Holden.
2892. GERMAIN (Léon), comptable, rue du Trocadéro.
2608. LEFEBVRE (Paul), employé, rue de la Gare, à Croix.
250. MATHIEU, A. ☿, instituteur, place St-Martin.
2082. MAFILLE (Auguste), employé chez M. Holden, boulevard de la Chapelle.
799. MOULLE-LAMARRE, teinturier en tissus.
2785. PETIT-DUPIR, négociant, rue de Roubaix.
3056. PLATEAU (Alfred), industriel.
4546. PLUQUET (Louis), Grande Rue, 20.
2496. TOUSSAINT (Alphonse), pharmacien, place St-Martin.

Doullémont (Nord).

2845. CLARO (Lucien), tissage mécanique.
4351. FLIPO (Louis), rentier.
2482. VANDERMERSCH-PEUCELLE, propriétaire.

Don.

2040. NIVELLE (Léon), chef de gare.

Douai

2536. BARATTE (Paul), propriétaire, rue de l'Abbaye-des-Prés, 44.
634. JOPPÉ (Ed.), O. ✱, A. ☿, Conseiller à la Cour d'Appel, rue des Ferroonniers, 62

N^{os} d'ins-
cription

MM.

Douzy (Ardennes).

2844. BEURMANN (baron de), propriétaire.

Dunkerque.

3268. BERNARD (Carlos), négociant, 14, rue du Sud.

4490. ** COQUELLE (Félix), négociant en bois, juge suppl. au Trib. de Commerce.

4649. SEYS (Edouard), filateur de jute.

2386.* TRESCA-COQUELLE (H) malteur, rue de Calais, 33.

Enghien-les-Bains (Seine-et-Oise).

844. CASTEL (Aug.), C. ✕, colonel du génie en retraite, rue du Temple, 5.

Estaires.

1472. ERNOUT (François), propriétaire.

964. GAMELIN (Auguste), filateur et fabricant de toiles.

4740. LEFRANC (Auguste), fabricant de toiles.

Flers.

2998. CARPENTIER, directeur de l'École municipale.

3130. DUPIRE (Edouard), entrepreneur de peinture.

Flers-en-Escrebieux (Nord).

2884. THIRY, directeur des mines de l'Escarpele

Fournes.

404. GOMBERT, A. (J), chef d'institution

Gondrecourt (Nord).

4896. ZÈGRE (Louis), négociant.

Gouy (Aisne).

9. TOUSSAINT, ✕, I. (J), inspecteur de l'enseignement primaire honoraire.

Halluin.

4157.* DUBREUCQ (Alex.), directeur de l'établissement J. Gratry et C^{ie}.

3067. MEESEMAEKER (Lncien), pharmacien.

2295. RABIER (René), percepteur des Finances.

Haubourdin.

77. BONZEL (Arthur), distillateur

2438. BUTIN (A.), conseiller municipal.

4744. CORDONNIER (Célestin), brasseur.

2309. COUSIN-DEVOS, maire.

3089. CUVELIER-VERLEY (Albert), négociant en vins.

2759. DEBAISIEUX, propriétaire.

4225. DEFRETIN, architecte.

686. D'HESPEL (le comte Edmond), ✕, propriétaire, ancien maire.

2559. DUVERDYN (M^{me} Adalbert), propriétaire, 39, rue de Béthune.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

2925. FICHAUX, manufacturier.
705. LEFEBVRE, professeur à l'école primaire supérieure.
470. LORIDAN (Victor), A. G., directeur de l'école primaire supérieure.
725. NICOLE, architecte, bibliothécaire du Comice agricole de Lille.
4467.* ROSE (Maurice), brasseur.
738. SANDER (Ad.), blanchisseur de fils et tissus.
949. VERLEY (André), propriétaire.

Havre (Le).

2553. GUITTON, vice-prés. de la S^{ie} de Géogr. commerciale, rue du Champ-de-Foire, 74.
2553. HAAN (le Docteur Paul), rue des Pénitents, 5.

Hazebrouck.

- 2959 * CHAMONIN (Ernest), propriétaire, rue de la Clef.
3098. DEBBRYNE (l'abbé), professeur au Petit-Séminaire.
3097. HASBROUCK (l'abbé Ed.), économe au Petit-Séminaire.

Hellemmes (près Lille).

3459. FÉRON, instituteur.
2300. GUILLEMAUD, filateur.
2941. LEROY (Edmond), instituteur public.
2834. STRIMANN (E.), directeur de la filature Lorent-Lescornes.

Hem.

2333. LEBORGNE (François), fabricant de tapis.
4430. MULATON-LEBORGNE (Jean), teinturier en tissus.
2330. MULATON (François), industriel.
2334. MULATON (Antoine fils), industriel.

Hénin-Liétard (Pas-de-Calais).

4493. CAULLET (Edouard), négociant, rue de la Place.
234. DESMARS (Alfred), ingénieur-chimiste.

Houplin (Nord).

2695. DELAUNE-TILLOY (Madame Alfred), propriétaire

Houplines (Nord).

4606. BECQUART (Lucien), fabricant de toiles.
4973. BOYER (Edouard), rentier.
2358. PLET (Gustave), représentant de Commerce.

La Gorgue.

3063. DELAHAYE (Edmond), fabricant de toiles.

La Madeleine-lez-Lille.

2187. ANTOINE (Léon), représentant de commerce, rue des Hautes-Voies, 54.
 2248. BARDEL (Marius), étudiant, rue de Lille, 115.
 3451. BEELI, propriétaire, 17, rue du Pré-Catelan.
 4688. BELIN (Jules), propriétaire, rue Gambetta, 44.
 2621. CASTELAIN (Léon), conseiller municipal, rue de Lille, 27.
 2404. CHOQUEL (Gustave), fabricant de fours, rue de Lille, 481.
 814. CREPELLE-FONTAINE, ✱, chaudronnier-constructeur, rue de Lille, 452.
 2678. DELESALLE (Émile fils), rue Neuve, 44.
 1253. FONTAINE (Georges), propriétaire, maire, rue de Lille, 484.
 2764. FONTAINE (Maurice), négociant, rue de Lille, 199.
 2508. HANGUILLART (M^{lle}), institutrice, rue de Lille, 428-430.
 2212. HESPEL (Ernest), négociant en vins.
 4709. HOCHSTETTER (Jules), directeur des Usines de Produits chimiques du Nord.
 2566. NINIVE (Léon), courtier en grains, rue de Lille, 241.
 4036. PATOIR, docteur en médecine, 4, rue Faldherbe.
 2614. SONNEVILLE (Henri), teinturier, rue Neuve, 44.
 4481. VASSEUR (M^{me}), recette des postes et télégraphes.

Lambersart.

4597. DELCOURT (A.) fils, teinturier.
 2409. GRIMONPREZ (Léon), propriétaire.
 4037. NUTTIN, négociant.

Lannoy.

2802. Association des anciens Élèves de l'École de Lannoy.
 506. BOUTEMY (Jules), flateur de lin.
 505. BOUTEMY (Louis), flateur de lin.
 4089. DEFFRENNES (Jean), manufacturier.
 437. VALENDUCQ, (Jean), notaire.

Lens (Pas-de-Calais).

4937. BOLLAERT (Félix), ingénieur des mines, agent commercial des mines de Lens.
 2469. RINCHEVAL-PARISSE, brasseur.
 236. STIEVENART (Arthur), fabricant de câbles, 48, rue de Douai.

Lesquin (près Lille).

4726. DE JAEGERÈRE (Édouard), brasseur.

Lévain (Pas-de-Calais).

2571. * DE SAILLY (L.), ingénieur principal des Mines.

LILLE.

347. ABBEY (Miss), professeur de langue anglaise, 33, rue de l'Hôpital-Militaire.
 2356. ABBY (Georges), négociant en bois, rue du Faubourg de Béthune, 46.
 2472. ABULFÉDA, négociant, place du Théâtre, 37.
 4025. ACHERAY (Achille), représentant, rue Saint-Gabriel, 39.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

1708. AERTS-BECQUART (Henri), ancien brasseur, rue Malus, 6.
 1826. AERTS-DEBAISIEUX, négociant, rue à Flens, 8.
 2824.* AGACHE (Edmond), rue Delezenne, 3.
 48. AGACHE (Edouard), *, président de la Société Industrielle, rue de Tenremonde, 48.
 537. ALAYONNE (M^{lle} Berthe), institutrice, rue du Marché, 58 bis.
 1031. ALAYONNE, commis principal des postes, place de la République, 42.
 257. ALLARD (M^{me}), rue Royale, 104.
 3074. ALLARD (général), gouverneur de Lille, place aux Bleuets.
 3247. ALLÈGRE (M^{me}) boulevard Vauban, 4.
 4654. AMAT (Gaston), propriétaire, boulevard Vauban, 444.
 2189. ANGELLIER, doyen de la Faculté des Lettres, rue Solférino, 48.
 2538. ANGELO (Thomas), licencié en droit, rue Henri-Kolb, 57.
 3466. ARDAENS (Ch.), huissier, rue Basse, 46.
 2918. ARDAILLON, professeur de géographie à la Faculté des lettres, rue de Lens, 47.
 4593. ARNOULD (colonel) *, direct. de l'École des hautes études industr., r. Princesse, 59.
 2400. ARQUEMBOURG, ingénieur, boulevard Bigo-Danel, 33.
 2203. ARTAU (Louis), tailleur, rue Grande-Chaussée, 9.
 3270. ARTAUD (Charles), représentant, rue Jacquemars-Giélée, 76.
 2654. AVON, C. *, général commandant la 4^{re} brig. d'inf., rue Princesse, 24.
 4542. BABIN, relieur, rue du Palais de Justice, 4.
 1664. BABLER (M^{me} V^{ve}), rue Brûle-Naison, 453.
 4614. BACQUET-CHEVALLAT, négociant, rue du Vieux-Marché-aux-Moutons, 40
 2208. BADTS (M^{lle} Emma), négociante, rue du Sec-Arembault, 20.
 3237. BAELDE, docteur en médecine, boulevard de la Liberté, 43.
 2454. BAGGIO-DUVERDYN (Madame J.), propriétaire, rue de la Barre, 29.
 1048. BAILLEUX (Edmond), flateur de lin, rue de Toul, 4.
 4456. BAILLIARD-BOURGNE, négociant, rue du Chevalier-Français, 76.
 3444. BAILLOEUIL-BAUDON (M^{me}), propriétaire, boulevard Vauban, 7.
 2699. BARAT (G.), directeur de filature, rue Auber, 37.
 1519.* BARATTE fils, négociant, rue Léon Gambetta, 8.
 3247. BARBAUT (Albert), étudiant, rue Masséna, 60.
 2698. BARROIS (Auguste), industriel, rue du Faubourg-de-Roubaix, 124.
 24. BARROIS (Ch.), *, I. & J. †, Prof. à la Faculté des Sciences, rue Pascal, 37.
 784. BARROIS (Henri), propriétaire, rue du Faubourg-de-Roubaix, 79.
 204. BARROIS (Madame Léon), rue du Lombard, 4.
 326. BARROIS (Théodore) fils, A. & J, Dr, prof à la Fac. de Médecine, r. Solférino, 220.
 507. BARROIS (Théodore), *, flateur de coton, rue de Lannoy, 63.
 3060. BARROIS-CHARVET (M^{me}), boulevard de la Liberté, 27.
 2650. BASSELANT (V.), propriétaire, rue Barthélémy-Delespaul, 38.
 4962. BASTOEN-CHEVRESSON, inspecteur d'assurances, rue Caumartin, 38.
 1286. BASUYAU, receveur de l'Enregistrement, rue Caumartin, 32.
 3044. BATTET (Xavier), propriétaire, rue de la Louvière, 54.
 4080. BATTEUR, directeur d'assurances, rue Bourignon, 4.
 4622. BATTEUR (Carlos), *, I. & J., architecte, rue Jean-sans-Peur, 9.
 2355. BATTEUR (Georges), pharmacien, rue Royale, 45.
 4670. BATTEUR-VANUXEM, entrepreneur, rue Masséna, 52 bis.
 463. BAUDRY, docteur en médecine, rue Jacquemars-Giélée, 44.
 3045. BAURENS (Émile), rue Basse, 47.
 2089. BAYNAST (le marquis Georges de), de Saint-Fontaines, rue Nationale, 407.
 4566.* BEAUFORT (Henri), négociant, rue de Lens, 53.
 2592. BEAUFORT-RIGOT, négociant, rue St-Pierre, 27.

N° d'ins-
cription.

MM.

- 2 207. BEAUGRAND (Francis), receveur, Chef de centre de dépôt des télégraphes.
 1008. BÉGIN, ancien notaire, propriétaire, rue des Stations, 70.
 4009. BÉGIN (Auguste), négociant, rue Jean Levasseur, 47.
 2743. BÉGIN (Théodore), commis-négociant, rue de Loos, 6.
 4628. BELVAL, commissionnaire en douanes, rue des Buissons, 41.
 3049. BERGERAT (Léon), représentant, rue de Valmy, 28.
 4227.* BÉRIOT (Camille) fabricant de chicorée, rue de Douai, 69.
 4836. BERNARD (Achille), architecte, rue du Quai, 42.
 2776. BERNARD (Étienne), industriel, rue de Courtrai, 22.
 2469. BERNARD (Eugène), chirurgien-dentiste, rue Nationale, 77.
 1072.* BERNARD (Jean), raffineur, rue de Courtrai, 20.
 2980.* BERNARD (Joseph), industriel, rue de Courtrai, 20.
 2124. BERNARD (Maurice), membre de la Chambre de Commerce, rue de Courtrai, 44.
 2228. BERNARD (M^{me} Georges), propriétaire, rue des Canonnières, 17.
 4827. BERNARD-DUCROCQ, fabricant, rue de Wazemmes, 424.
 1792. BERNARD-PERUS (Fritz), rue des Fossés-Neufs, 33 *ter*.
 2774. BERNARD (M^{me} V^{ve} Benjamin), place aux Bleuets, 7.
 606. BERNARD-WALLAERT (Maurice), $\frac{1}{2}$, négociant en cotons, boul. de la Liberté, 66
 2876. BERNARD-WALLAERT (M^{me} Maurice), boulevard de la Liberté, 66.
 4279. BERTELOOT, rue du Marché, 38.
 624. BERTHERAND (M^{me} V^{ve}), propriétaire, rue Nationale, 428.
 4844. BERTHERAND (M^{me} V^{ve}), rue des Jardins Cauller, 2.
 2448. BERTHOMIER, ingénieur, place Richebé, 2.
 3034. BERTIN (B.), négociant, rue de Paris, 246.
 248. BERTRAND (C.-E.), I. $\frac{1}{2}$, prof. de Botan. à la Faculté des Sciences, r. Malus, 44.
 2724. BERTRAND (Charles), représentant de commerce, rue Nationale, 69.
 2784. BÉTANCOURT, élève à l'école supérieure de Commerce, rue du Marché, 62.
 3169. BETTMANN, chirurgien-dentiste, boulevard de la Liberté, 38.
 2988. BEUGNIES, instituteur, rue de Juliers, 73.
 2732. BIDART, lieutenant au 43^e régiment d'Infanterie, rue Négrier, 28.
 3216. BIENVAUX, ingénieur des ponts et chaussées, rue Jean-Levasseur, 6.
 2144. BIENVENE, percepteur des contributions directes, rue d'Anjou, 24.
 2485. BIESWAL (Paul), propriétaire, boulevard Vauban, 43.
 27. BIGO-DANRL (Émile), $\frac{1}{2}$, I. $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, imprimeur, boulevard de la Liberté, 95.
 520. BIGO (Louis), représentant des Mines de Lens, boulevard Vauban, 423.
 2246. BIGO (Auguste), propriétaire, rue Watteau, 3.
 2349. BIGO (Omer), imprimeur, boulevard de la Liberté, 95.
 4904. BIGOTTE (François), négociant, rue d'Amiens, 49.
 2298. BIGOTTE (Alfred), négociant, rue Jean-Bart, 48.
 3005. BINAUD, brasseur, rue d'Arcole, 44 *bis*.
 2453. BINDELS, rue Patou, 46.
 2924. BLANCHET (Gabriel), élève de l'école de Commerce, place Cormontaigne, 4.
 2588. BLANQUART (Aimable), propriétaire, rue Brûle-Maison, 101.
 260. BLONDEAU (E.), avocat, rue d'Angleterre, 5.
 4684.** BLONDEAU (M^{lle} Louise), propriétaire, rue Royale, 143
 4220. BLONDIN, $\frac{1}{2}$, Juge honoraire, place de la Gare, 14.
 957. BLUM (Pierre), gérant, rue de la Piquerie, 40.
 4907. BOCQUET (M^{me} Edmond), propriétaire, rue Ste-Catherine, 93 *bis*.
 2594. BOEL (Fernand), rue du Marché-aux-Fromages, 23.
 2572. BOEYKENS (Édouard), employé de commerce, rue Voltaire, 7 *bis*.
 4796. BOISSE-SCRÉPEL (J.), fabricant de toiles, rue Jacquemars-Gielée, 426.

N° d'ins-
cription.

MM.

1608. BOTTET (Georges), négociant, rue d'Angleterre, 53.
 900. BOTTIAUX, négociant en lins, rue du Molinel, 57
 1455. BOIVIN, $\frac{1}{2}$, architecte, rue Nationale, 284.
 344. BOUFACE (M^{me} V^{ve}) négociante en toiles, rue de Paris, 494.
 2058. BONNEAU (Ernest), propriétaire, rue Patou, 44.
 2943. BOTTIN (M^{me} Vve Gustave), rentière, rue Roland, 70.
 262. BONTE (Auguste), juge au Tribunal de commerce, rue des Trois-Mollettes, 5.
 554. BOREL (M^{me}) propriétaire, boulevard de la Liberté, 424.
 1905. BOUCHERON, industriel, rue Boucher de Perthes, 29.
 2038. BOUCHEZ (M^{me} V^{ve}), rentière, rue Manuel, 24.
 2455. BOUCHEZ (Alfred), fabricant de toiles, rue de Paris, 446.
 2983. BOUCQUET (M^{me} V^{ve}), rue Charles de Muyssart, 30.
 1300. BOUDEN (Siméon), courtier en graines, rue Basse, 25.
 687. BOULANGER, I. $\frac{1}{2}$, professeur de musique, rue Jacquemars-Giélée, 49.
 3040. BOUQUET (M^{lle} Marie), propriétaire, rue Barthélémy-Delespaul, 44.
 550. BOURBOTTE (Henri), négociant, rue de Valmy, 7.
 2843. BOUREL (Adolphe), conducteur des ponts-et-chaussées, rue Solferino, 229.
 2987. BOURGOIGNON (M^{lle}), professeur au collège Fénelon, rue Ratisbonne, 36.
 2414. BOURGUIGNON (Eugène), huissier, rue du Palais-de-Justice, 4.
 2688. BOULET-PAQUET, négociant, boulevard Papin, 5.
 2970. BOURSE (Charles), rue d'Antin, 36.
 2957. BOURSIER (Théophile), rue du faubourg d'Arras, 195.
 2764. BOUTRY-BRAME (J.), étudiant, rue de Douai, 5.
 2672. BOUTRY (Léon), bijoutier, rue des Manneliers, 10-12.
 2708. BOUTRY (Madame Henry), propriétaire, boulevard de la Liberté, 47.
 4222. BOUTRY, docteur en médecine, rue de Douai, 79.
 3444. BOUTRY (Léon), filateur, rue du Long-Pot, 67.
 253. BRABANT (Paul), fabricant de céramique, boulevard Louis XIV, 4.
 2391. BRAME (Auguste), pharmacien, rue Gambetta, 250.
 2374.* BRASSART (Jules), négociant en fers, rue Nicolas-Leblanc, 28.
 2324. BRASSEUR (M^{me} Jeanne), rue Nationale, 324.
 3055. BRASSON, dir. du service de l'int. du 4^e corps d'armée, 499, boul. de la Liberté.
 1761. BROCHET (Marcel), pharmacien, place du Lion-d'Or, 1.
 2834. BROSSARD (Oscar), rue Faidherbe, 7
 1842. BRULÉ (E.), rue de Paris, 46.
 3254. BRULEN (Henri), Agent de Charbonnages, r. Jean-s.-Peur, 20.
 440. BRUNEAU, pharmacien, rue Nationale, 74.
 2676. BUISINE (Édouard), sculpteur, rue des Canonnières, 5.
 2145. BULTEAU (Louis), avoué, rue Royale, 28.
 628. BUREAU (Ernest), négociant en fils, rue Solferino, 248.
 2649. BUTIN, adjoint du génie, square Ruault, Fort St-Sauveur, 20.
 1263. CAEN (Eugène), A. $\frac{1}{2}$, manufacturier à Croix, boulevard de la Liberté, 437.
 4535. CAHEN (Julien), rue Nationale, 17.
 2979. CAILLE (Jules), instituteur, rue de l'Hôpital-Militaire, 79.
 2779. CAILLOT (Georges), publiciste, rue Princesse, 27 bis.
 2696. CALMETTE (Docteur), $\frac{1}{2}$, directeur de l'Institut Pasteur, place de Tourcoing, 3.
 1442. CALLENS (Henri), négociant, rue Fontaine-del-Saulx, 4 bis.
 4842.* CALONNE (Albert), rue Leon Gambetta, 79 bis.
 2224. CAMUS (Félix), avocat, rue de Bourgogne, 45.
 2726. CAMUS (Camille), employé à la banque de France, rue Royale, 73.
 867. CARNISSIÉ (Emile), banquier, boulevard de la Liberté, 93.

N^o d'ins-
cription.

MM.

4624. CANNISSIÉ (Alex.), ingénieur, rue Patou, 29.
 2372. CANNISSIÉ (Maurice), représentant de Commerce, rue Manuel, 83.
 543. CANONNE-PRUVOST, fabricant de papiers, boulevard de la Liberté, 149.
 4071. CANTINEAU-CORTYL, A. $\frac{1}{2}$, propriétaire, rue Colbert, 176.
 4797. CARIN (M^{lle}), négociante, Grande Place, 36.
 2039. CARLIER (Édouard), négociant, rue Caumartin, 24.
 2787. CARLIER (Emile), rue Rabelais, 48.
 1963. CARLIER (Victor), docteur en médecine, rue des Jardins, 16.
 784. CARON, docteur en médecine, rue St-Gabriel, 4.
 4473. CARON, négociant, rue Jacquemars-Giélée, 45.
 2420. CARON (Ernest), rue Solferino, 227 bis.
 2434. CARON (M^{lle} Coralie), propriétaire, rue Boucher-de-Perthes, 47.
 2474. CARON (René), rue de la Monnaie, 21.
 2544. CARPENTIER (Julien), négociant, rue de Puébla, 44.
 1799. CARPENTIER (Paul), avocat, rue Jacquemars-Giélée, 33.
 2319. CARRÉ (Lucien), employé à la Préfecture du Nord, rue Denfert-Rochereau 45.
 2613. * CARRÉ-DEPIERRE, plâtrier, rue de la Grande-Allée, 49.
 3072. CARRON-FLAMENT (Veuve), boulevard Victor-Hugo, 46-48.
 4525. CARRON-VILLERS, négociant, Grande-Place, 28.
 4870. CARTON (René), courtier, rue des Pyramides, 40.
 240. CASTELAIN (F.), I. $\frac{1}{2}$, docteur en médecine, rue de l'Hôpital-Militaire, 5.
 4682. CASTIAUX (Eug.), propriétaire, rue Desmazières, 7.
 3070. CATEL-BÉGHIN, boulevard de la Liberté, 24.
 2620. CATOIRE (Victor), négociant en charbons, rue de Bourgogne, 7.
 1965. CAUDIER, O. $\frac{1}{2}$, lieutenant-colonel en retraite, quai de la Basse-Deûle, 19 bis.
 4077. * CAULLIEZ (Henri), négociant en laines, consul de La Plata, rue du Molinel, 55.
 2786. * CAULLIEZ (Alexandre), négociant en laines, rue de Béthune, 56.
 407. CAVRO, A. $\frac{1}{2}$, directeur de l'école primaire, square Ruault, 42.
 444. CAZENEUVE (Albert), O. $\frac{1}{2}$, homme de lettres, rue de Turenne, 28.
 522. CAZIER, commis-négociant, rue Manuel, 102.
 4390. CHALANT (Armand), propriétaire, Parc Monceaux.
 2478. CHANOINE, G. O. $\frac{1}{2}$, I. $\frac{1}{2}$, C. $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, général, ci la 1^{re} Div. d'Inf., r. de Bourgogne, 42.
 782. CHARBONNET (Paul), professeur, rue de Bourgogne, 44.
 4980. CHARRAS (Léon), $\frac{1}{2}$, O. $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, percepteur en retraite, rue des Fossés, 6.
 2864. CHESNELONG, avocat, rue Royale, 99.
 2734. CHEVAL (Félix), négociant, rue Jean sans-Peur, 2.
 2966. CHEVROLAT, rue d'Antin, 30.
 956. CHIVORET (Alphonse), fabricant de briques, rue du Pôle Nord, 35.
 4098. CHOMBART DE LAUWE (Pierre), avocat, boulevard Vauban, 47.
 2564. CHOMEL, rue Colbert, 80.
 2344. CHON, $\frac{1}{2}$, anc. profess. d'histoire et de géographie, rue du Palais de Justice, 5.
 3047. CHOQUEREAUX (Jules), propriétaire, boulevard de la Liberté, 454.
 1847. CHOQUET (Louis), négociant, place du Théâtre, 40.
 966. CHOTIN (L.), docteur en médecine, boulevard de la Liberté, 91.
 2893. CHRISTOPHE, rue de Paris, 132.
 4843. CHRISTY (Frédérick), négociant, rue Jeanne d'Arc, 50.
 4567. CHRISTY (Robert), négociant, rue Faldherbe, 24.
 3255. CLAEYMAN, peintre, rue Négrier, 54.
 4960. CLAINPANAIN (Th.), propriétaire, rue de Puébla, 9.
 2467. CLÉMENTOT, caissier principal au Crédit Lyonnais, rue Nationale.
 2576. CLÉMENT (Victor), secrétaire de la Chambre de Commerce, r. d'Inkermann, 49 bis

N° d'ins-
cription.

MM

2339. CLIQUENNOIS (A.-G.), rue Barthélémy Delespaul, 440.
 2533. COCARD (Jules), fondeur, rue de Valenciennes, 43.
 2704. COCHEZ, A. , professeur, rue St-Gabriel, 7.
 3444. COCQUEREZ-DIMIEZ, bonneterie, rue des Sept-Agaches, 4.
 2376. COEVOET (M^{lle}), propriétaire, rue des Bouchers, 44.
 2455. COINTRELLE, avocat, conseiller d'arrondissement, rue Jacquemars-Giélée, 57 bis.
 4724. COLIN (jeune), tailleur, rue de Béthune, 43.
 440. COMÈRE (L.), fabricant de plâtre, rue de la Halle, 9.
 1540. CONSTANT (Victor), employé de Commerce, rue de Loos, 27.
 4785. CONVAIN-MINET, propriétaire, boulevard de la Liberté, 34.
 2432. CONVAIN (Léon), commerçant, rue Neuve, 24.
 2306. COPPIN (Arthur), greffier de justice de paix, rue de l'Hôpital militaire, 40.
 2554. COPPIN (M^{me} Charles), rue des Pyramides, 8.
 288. COQUELLE (Edmond), négociant, rue Jacquemars-Giélée, 22.
 408. COQUELLE (Leopold), fondé de pouvoir, rue André, 22.
 3409. CORDONNIER (J.-B.), négociant en vins, rue Gambetta, 307.
 546. CORDONNIER (L.), , architecte, rue Marais, 8.
 2235. CORNÉE (F.), chef de division de Préfecture en retraite, rue Solferino, 346.
 2540. CORNILLE, négociant en vins, rue de Douai, 83.
 2940. CORNILLON (Emile), négociant, rue Léon Gambetta, 28.
 32. COSSET-DUBRULLE, négociant, rue de Toul, 5.
 793. COURMONT (Leon), négociant en draps, rue Solferino, 253.
 2733. COUROUBLE (J.) négociant rue de Tournai, 124.
 2383. * COURTCEUISSE-VOREUX (Dominique), nég. en métaux, rue du Vieux-Faubourg, 20.
 4994. COUSIN (Edmond), agent de charbonnages, rue Solferino, 30.
 4879. COUSIN, représentant de commerce, rue de Bourgogne, 58.
 2430. COUTURIER (Emile), rue Solferino, 238.
 1044. COX-CAPPELLE (E), négociant, rue de Fleurus, 30.
 3065. CRÉMER (Eug.), représentant, rue Nationale, 262.
 344. CRÉMONT, distillateur, boulevard de la Liberté, 249.
 807. CREPELLE (Jean), constructeur, rue de Valenciennes, 50.
 4304. CRÉPIN (Florimond-Henri), rue Nationale, 247.
 280. CREPY (Mme Vve Adolphe), rue de Cantaleu, 39.
 4494. ** CREPY (Auguste), , négociant, rue des Jardins, 28.
 263. CREPY (Ernest), filateur de lin, rue de Turenne, 28.
 293. CREPY (Eugène), filateur de coton, boulevard de la Liberté, 49.
 264. CREPY (Léon), filateur de coton, boulevard Vauban, 92.
 56. ** CREPY (Paul), , A. , C. , , vice-consul de Portugal, rue des Jardins, 28.
 474. * CREPY (M^{me} Paul), propriétaire, rue des Jardins, 28.
 496. CRESPEL-TILLOY (M^{me}), propriétaire, rue Royale, 403.
 266. CRESPEL (Albert) , fabricant de fils retors, rue des Jardins, 48.
 670. CRESPEL (R.), négociant en cirés, rue Léon Gambetta, 56.
 4692. CROIN (Paul), rue du Nouveau-Siècle, 43.
 2454. CROSNIER, propriétaire du Grand-Hôtel, rue Faldherbe, 22.
 4453. CROUAN (Alexandre), agent de change, rue d'Angleterre, 74.
 2433. CUVELIER (Lucien), filateur, rue de Bouvines, 42.
 4769. DAMIDE, rue Jean Roisin, 43.
 42. DAMIEN, , I. , , professeur à la Faculté des Sciences, r. Brûle-Maison, 74.
 493. DANCHIN (Fernand), , avocat, Membre de la C^{ie} Historique, r. des Fossés, 45.
 26. DANIEL (Léonard), O. , I. , C. , Imprimeur, rue Royale, 85.
 495. DANIEL (Léon), , imprimeur, rue Nationale, 492.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

626. DANIEL (Louis), $\frac{1}{2}$, imprimeur, rue Jean-sans-Peur, 17.
 2373. DANIEL (Georges), notaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 62.
 1439. DANJOU (Léon), négociant, rue de Béthune, 40.
 3008. DANNA, négociant, rue de Jemmapes, 50.
 3252. DANNA (Georges), négociant, rue Princesse, 61.
 2414. DANSET (Jules), rue Jules de Vicq, 16.
 1032. DAUCHEZ (René), commis principal des postes, rue Inkermann, 19.
 2853. DAVID-WIART, fabricant de tulle, boulevard Montebello, 14.
 320. DEBAYSER (Edouard), courtier, rue de la Chambre des Comptes, 8.
 2942. DE BAZELAIRE, directeur de la Société Générale, rue Nationale, 43.
 1982. DE BEUGNY D'HAGEBUE (Amédée), père, propriétaire, rue Royale, 134.
 704. DEBIÈVRE (E.), I. $\frac{1}{2}$, rue du Faubourg-de-Roubaix, 204.
 1501. DEBIÈVRE-FOURNIER, négociant, rue Fontaine-del-Saulx, 18.
 1502. DEBON (A), $\frac{1}{2}$, professeur de philosophie au lycée, boulevard de la Liberté, 60.
 605. DE BOUBERS (G.), négociant en huiles, rue Négrier, 3.
 1477. **DEBRUYN, notaire honoraire, rue Nationale, 142.
 2345. DE BRUYN, industriel, rue de l'Espérance, 22.
 2855. DEBUCHY (Maurice), fabricant de tissus, rue des Stations, 12.
 1856. DECARNE (Gustave), rue des Buissones, 2.
 1889. DECOLF (Gaston), directeur de tissage mécanique, rue Lamartine, 4.
 1830. DECONINCK (Élie), officier d'Admin. des subsistances militaires à la Citadelle.
 2907. DECOURCHELLE (Gustave), étudiant, rue Nationale, 299.
 3259. DECOSTER-HUET (Edouard), négociant, rue Basse, 22.
 2372. DECOSTER-NICOLLE, négociant, rue Blanche, 16.
 2794. DECRAMER (Louis), pharmacien, rue de Juliers, 105.
 1538. DECROIX (Charles), rue Barthélemy-Delespaul, 138.
 2001. DECROIX (Jules), avocat, place de la République, 28.
 2002. DECROIX (Henri), banquier, rue Royale, 42.
 2074. DECROIX (Georges), industriel, rue de Paris, 52.
 2511. DECROIX (Pierre), fils, banquier, rue Royale, 42.
 2905. DECROIX (Pierre), père, banquier, rue Royale, 42.
 2850. DECROIX-CUVELIER (M^{me}), propriétaire, rue Mehl, 1.
 3258. DECROIX, pharmacien, rue d'Esquermes, 45.
 1650. DE FAYREUL (E.) géomètre-expert, rue du Molinel, 25.
 1630. DEFIVES, négociant, rue Solférino, 322.
 1671. DEFLANDRE-BOURDAIS (G.), architecte, rue Jeanne d'Arc, 33.
 2153. DEFLANDRE (Désiré), teinturier, quai de l'Ouest, 46.
 893. DE FRANCE, G. O. $\frac{1}{2}$, général de division, commandant le 4^{me} Corps d'armée.
 1550. DEFRANCE (Armand), industriel, boulevard Bligo-Daniel, 10.
 237. DEFRENNE, propriétaire, rue Nationale, 295.
 2462. DEFRETIN (Jules), rept de Commerce, rue des Urbanistes, 13.
 1788. DE GERMINY (le Comte Auguste), rue St-André, 6.
 1803. DE GRAEVE-CABY, dentiste, rue Faidherbe, 36.
 2794. DEGRAVE (Henri), commis-négociant, rue des Jardins, 6.
 1754. DEHÈS (Gaston), rue Léon Gambetta, 65.
 2809. DE JAGHERE (P.), rue de Toul, 14.
 2916. DELACOURT (Eugène), fabricant de tulle, rue de Fives, 97.
 2442. DE LAPOSSE (Victor), propriétaire, rue Royale, 53.
 2933. DE LA GORCE (Pierre), ancien magistrat, rue Royale, 129.
 2213. DELAHAYE (Émile), représentant, rue de Lens, 20.
 3042. DELAHAYE (Émile), représentant, rue des Stations, 7.

N^o d'ins-
cription

MM.

644. DELAHODDE (Victor), négociant en céréales, rue Gauthier-de-Châtillon, 49.
 2373. DELAHOUSSE (Léon), négociant, rue des Chais-Bossus, 23.
 4740. DELAMARE (H.), négociant, rue des Stations, 4.
 2665. DELANNOY, commissionnaire en lins, rue Barthélémy-Delespaul, 45.
 2832. DELANNOY (Clotaire), propriétaire, rue Princesse, 67.
 2452. DE LAPERSONNE, I^{er}, doyen de la Fac. de méd., r. Jacquemars-Giélée, 43.
 2935. DELATTRE (Albert), rue Durnerin, 22.
 4580. DELATTRE (R.), filateur, rue de Juliers, 44.
 892. DELATTRE (Maurice), avenue St-Maur, 8.
 974. DELATTRE PARNOT (M^{me}), propriétaire, rue Inkermann, 48.
 4436. DELATTRE-DURIEZ (Louis), filateur de lin, rue Léon Gambetta, 287.
 2694. DELAUNE (Marcel), conseiller d'arrondissement, rue de l'Hôpital-Militaire, 120.
 4596. DELCROIX (Henri), négociant, rue Jean-sans-Peur, 46 bis.
 2497. DELDAL (Hippolyte), fondeur en cuivre, rue des Bouchers, 42 ter.
 3007. DELEBARRE (Charles), négociant, rue Barthélémy-Delespaul, 35.
 4874. DELEBECQUE (Emile), ingénieur au ch. de fer du Nord, place de Sébastopol, 23.
 2274. DELEBECQUE, propriétaire, boulevard de la Liberté, 403.
 4936. DELECLUSE (Henri), encadreur, rue Bourignon, 8.
 3004. DELECOURT, négociant, rue de Roubaix, 49.
 4751. DELECROIX (Emile), avocat, place du Concert, 7.
 487. DELEDICQUE (Paul), notaire, boulevard de la Liberté, 404.
 1207. DELEFILS (Eugène), agent d'assurances, rue Patou, 24.
 2799. DELEFORTAY (Faul), représentant de commerce, rue Jacquemars-Giélée, 96.
 619. DELEMER (H.), négociant en vins, rue Ratisbonne, 40.
 2394. DELEMER (Eug.), avocat, rue Jean sans Peur, 40.
 3124. DELEMOTTE (Charles), fabricant de jalousies, rue St-Genols, 44.
 4492. DELEPLANQUE (Georges), notaire, rue Saint-Étienne, 66.
 2051. DELEPOULLE (Edouard), brasseur, rue de la Fontaine-Delsaulx, 44.
 787. DELERUR (Arthur), filateur de lin, rue du Faubourg-de-Tournai, 262.
 2968. DELERUE (Charles), agent voyer, boulevard de la Liberté, 124.
 2463. DELESALLE (Maurice), rue du Pont-Neuf, 43.
 545. DELESALLE (M^{me} Alfred), rue de Thionville, 9.
 4454. DELESALLE-VAN DE WEGHE (Louis), filateur de lin, rue Pierre Legrand, 204.
 2442. DELESALLE (Henri), rue St-André, 86.
 2514. DELESALLE (Henri), négociant en ameublements, rue Esquermoise, 29.
 2446. DELESALLE-LEMAITRE (Madame), brasseur, rue des Vieux-Murs, 45.
 3023. DELESALLE (M^{lle} Marie), rue du Metz, 24.
 4056. DELESTRÉ (Henri), fils, fabricant de toiles, rue du Palais, 4.
 4297. DELESTRÉ (Albert), fabricant de toiles, rue du Palais, 4.
 220. DELETTRE (Henri), négociant en lin, boulevard de la Liberté, 33.
 2498. DE LENCQUESING (Albéric), rue Négrier, 24.
 2690. DELEVAR (Alfred), négociant, rue Pierre Legrand, 470.
 427. DELHAYE (M^{me}), institutrice, boulevard de la Liberté, 97.
 589. DELIGNE, homme de lettres, rue de la Barre, 38.
 2535. DELMOTTE, docteur en médecine, rue de Gand, 38.
 2464. DELOBEL (Eugène), facteur aux Halles centrales, rue Ratisbonne, 65.
 2944. DELTON (Madame), rue Parrayon, 46.
 4723. DE MADRE DE NONGUET (Anatole), propriétaire, rue de Jemmapes, 64.
 3223. DEMAN, libraire, rue Esquermoise, 69.
 4645. DE MARGERIE, C. J^r, doyen de la faculté libre des lettres, boul. de la Liberté, 422.
 4912. DEMÉRODE, rue Ratisbonne, 44.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

64. DEMEUNYCK (Auguste), homme de lettres, rue Masséna, 23.
 376. DE MONTIGNY (Alfred), $\frac{1}{2}$, directeur d'assurances, rue de Béthune, 89.
 577. DE MONTIGNY (M^{me} Philippe), rue Royale, 87.
 828. DEMOTIER, inspecteur des biens des Hospices, rue Boileux, 7.
 743. DENECK (Gustave), négociant, rue Solferino, 294
 2897. DENY (Arthur), comptable, rue du Marché-aux-bêtes, 47.
 4389. DE PARADES, négociant, rue Puébla, 44.
 4794. * DE PAS, (le Comte), propriétaire, rue de Pas, 48.
 4732. DEPERNE (Charles), architecte, place Sébastopol, 27.
 3143. DEPLANCK (André), représentant, avenue des Lilas.
 4560. DEPLANQUE (Emile), négociant, rue des Jardins, 48.
 2384. DEPRIECK (Arthur), inspecteur d'assurances, rue Gauthier de Châtillon, 4.
 238. DEQUOY (J.), * flateur de lin, boulevard Victor-Hugo, 79
 434. DERACHE (Ch.), $\frac{1}{2}$, rue Molière, 3.
 2174. DEREN (Narcisse), propriétaire, place Sébastopol, 9.
 4696. DERIEPPE (Maurice), brasseur, rue de Valmy, 43.
 3145. DERNONCOURT (Jules), repré-entant, rue Barthélémy-Delespaul, 40.
 267. DERODE-CORMAN (Édouard), $\frac{1}{2}$, propriétaire, rue du Long-Pot, 32.
 2546. DERODE (Prosper), propriétaire, rue de Gand, 2.
 902. DEROEUX (Eugène), pharmacien, rue du Faubourg-de-Roubaix, 154.
 2971. DEROLIN (E.), receveur des Postes et Télégraphes, rue de Gand, 4.
 2192. DEROO (M^{me}), propriétaire, rue Solferino, 89.
 2669. DEROURAIX, pharmacien, rue de Puébla, 36..
 3122. DERVAUX (Veuve), rue de Béthune, 42.
 4834. DERVILLE, marbrier, rue des Pyramides, 24.
 2934. DERYCKER, rue Grande-Chaussée, 36.
 3096. DESBONNETS (Jules), fabricant de toiles, rue Lafontaine.
 422. DESCAMPS (Anatole), fabricant de fils retors, boulevard de la Liberté, 36.
 490. DESCAMPS (Jules), $\frac{1}{2}$, consul du Brésil, rue Jean-sans-Peur, 46.
 4128. DESCAMPS (Édouard), flateur de lin, boulevard Vauban, 45.
 4677. DESCAMPS (Ernest), industriel, rue J.-J. Rousseau, 38.
 2254. DESCAMPS (Edmond), propriétaire, b^d de la Liberté, 44.
 4429. DESCAMPS (Maurice), négociant en lins, rue de Tournai, 22.
 2354. DESCATOIRES, propriétaire, rue Jean-Jacques Rousseau, 23.
 2048. DESCHAMPS (l'abbé), rue de Fleurus, 40.
 2358. DESCHEEMACKER (Edmond), négociant, rue de Paris, 474.
 994. DESCHINS (Léon), négociant, rue Inkermann, 49.
 4403. DESMAZIÈRES (E.), propriétaire, boulevard de la Liberté, 465.
 4809. DESMAZIÈRES (Maurice), négociant, rue des Arts, 34.
 2387. DESMAZIÈRES (Alfred), avoué, rue de Puébla, 5.
 663. DESMEDT (M^{me} Aug.), rue Masséna, 77.
 2495. DESMETTRE-STRAT (M^{me}), rue Jeanne-d'Arc, 5 et 7.
 2675. DESMULIER (J.) propriétaire, boulevard de la Liberté, 78.
 2568. DESNOULEZ (Gustave), propriétaire, rue Caumartin, 8.
 2251. DESPLATS (Docteur), professeur à la Faculté libre de médecine, b^d Vauban, 56.
 3049. DESPRETS (Eugène), géomètre-expert, rue de l'Hôpital-Militaire, 60.
 4943. DESPRETZ (Henri), négociant, rue Inkermann, 24.
 2246. DESROUSSEAUX, négociant, rue de Roubaix, 34.
 2840. * DESROUSSEAUX (Paul), notaire, boulevard de la Liberté, 443.
 2037. * DESTAILLEURS-DUCHANGE, propriétaire, boulevard Montebello, 2.
 2700. DESTOMBES (Delphin), courtier, rue Alexandre-Leleux, 41.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

379. DESURMONT (Ch.), ancien brasseur, rue Nicolas-Leblanc, 2.
 972. DE SWARTE (Victor), ✱, A. ✱, Trésorier-payeur général, rue d'Anjou.
 623. DE SWARTE (Edouard), brasseur, quai du Wauil, 12.
 2894. DEVAUX (A.), sous-chef de bureau à la Mairie de Lille, rue Basse, 40.
 1096. DEVILDER (Henri), banquier, rue du Priez, 2.
 4764. * DEVOS (Jules), négociant, rue Jacquemars-Giélée, 5.
 4833. DEVOS (M^{me} V^{ve} Léonard), propriétaire, rue des Stations, 4.
 2383. DEVOS-DURBAN, représentant, rue de l'Hôpital-Militaire, 63.
 2889. DEVOS-MOUTONNIER, fabricant de chaussures, rue de Ban-de-Wedde, 6 et 8.
 2292. DEVROÉ (Edouard), rue Vicar, 12.
 2870. DEWACHTER, tailleur, rue Nicolas-Leblanc, 50.
 2494. DEWALEYNE (Victor), rue Barthélemy-Delespaul, 32.
 810. DEWATTINES (Félix), relieur, rue Nationale, 87.
 4486. DEWORST, (F.), négociant en linge, rue de Roubaix, 40.
 2906. DEZWART-SOCKEEL, négociant, rue des Sualres, 14.
 2773. DIAINAUT, négociant, Square Jussieu, 46.
 4592. D'HALLUIN-VERBIEST (Paul), agent de change, rue du Palais, 7.
 485. D'HALLUIN, entrepreneur, rue St André, 44.
 4846. D'HALLUIN-GHESQUIER, filateur de lin, boulevard de la Liberté, 6.
 2687. DIGEAUX (Paul), étudiant, parvis St-Michel, 44.
 2288. DION, ✱, inspecteur des forêts, rue Jacquemars-Giélée, 87.
 2530. DOÉ DE MAINPREVILLE, O. ✱, général, chef d'état-major du 4^{or} corps d'armée, boulevard de la Liberté, 203.
 4273. DOLEZ (Jules), avocat, rue Patou, 22.
 4933. DONT (A.), contrôleur des contrib. indirectes, quai de la Basse-Deûle, 27 bis.
 2848. D'HOUR (L.), docteur en médecine, rue de Fontenoy, 48.
 3051. DOOGHE, rue Jean-Sans-Peur, 30.
 2664. DOURIEZ (M^{re}), propriétaire, place de Tourcoing, 5.
 2847. DOUY (G.), négociant, rue Esquermoise, 48-50.
 4493. * DOTEY, boulevard de la Liberté, 25.
 736. DRIEUX (Victor), filateur de lin, rue de Fontenoy, 34.
 2762. DRIEUX (Achille), filateur, rue Jean-sans-Peur, 22.
 392. DUBAR (Gustave), ✱, directeur de l'*Echo du Nord*, rue de Pas, 9.
 2878. DUBAR (Léon), instituteur, rue des Tours, 6.
 3262. DUBOIS (M^{re}), propriétaire, rue Brûle-Maison, 90.
 1430. DUBOIS (Auguste), propriétaire, boulevard de la Liberté, 225.
 4224. DUBOIS, ✱, docteur en médecine, rue Bourjemois, 45.
 4455. DUBOIS (Étienne), industriel, rue de Metz, 20.
 3123. DUBOIS (Henri), négociant, rue de l'Hôpital-Militaire, 66.
 4847. DUBOIS-LEFEBVRE (Joseph), négociant, rue de Puebla, 45.
 2449. DUBOIS-BELLART, propriétaire, rue Solférino, 499.
 2434. * DUBOIS-LEGENTIL (Victor), propriétaire, rue Solférino, 237.
 397. DUBREUCQ (Horace), fabricant d'amidon, rue Pierre-Légrand, 268.
 4386. DUBREUIL (Paul), négociant, rue Patou, 42.
 4738. DUBUISSON (Alphonse), architecte, rue de la Fontaine-del-Saulx, 2.
 404. DUBUS, A. ✱, instituteur, rue du Marché, 49.
 340. DUCASTEL (M^{me} Pauline), institutrice, rue Nationale, 64.
 4922. DUCHATELET, ingénieur, rue Jean-Bart, 46.
 857. DUCOIN-BEHAREL, propriétaire, rue de la Barre, 24.
 904. DUCOUBLE (Jules), propriétaire, rue Inkermann, 22.
 2827. DUCROQUET (Henri), négociant en toiles, rue du Molinel, 48.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

1568. DUCROQ (Maxime), notaire, boulevard Vauban, 51.
 2447. DUCROQ (M^{lle}), professeur à l'École Florian, rue Thiers, 36.
 503. DUFLOS DE MALLORTIE, homme de lettres, contour de l'Hôtel de Ville, 18.
 2076. DUFOUR D'ASTAFORT, ✱, Ct breveté au 43^e rég^t d'infanterie rue Colbert, 429.
 1512. DUGRIPONT (François), rue Inkermann, 9.
 1887. DUGRIPONT (Albert), courtier, rue des Stations, 16.
 3080. DUHAIN (Lucien), rue de la Plaine, 17.
 988. DUHEM-POISSONNIER (Antoine), propriétaire, rue de Puebla, 37.
 1212. DUHEM (Arthur), fabricant de toiles, rue St-Genois, 18.
 578. DUJARDIN (Armand), propriétaire, boulevard Vauban, 27.
 662. DUJARDIN (Victor), notaire honoraire, boulevard de la Liberté, 425.
 1427. DUJARDIN (Albert), mécanicien-constructeur, boulevard Vauban, 448.
 2425. DUJARDIN (Louis), Propriétaire, rue Inkermann, 34.
 3242. DUMONT (Henry), élève à l'Ecole supérieure de Commerce, rue de Bourgogne, 43.
 2778. DUPIRE, ✱ (Commandant) major au 43^e rue de Courtrai, 21.
 3233. * DUPONT (Louis), rue de Turenne, 46.
 2607. DUPONT, professeur à la Faculté des lettres, rue d'Anjou, 4.
 697. DUPONT (M^{lle}), institutrice, rue du Court-Debout, 11.
 2459. DUPONT (Auguste), employé de commerce, rue de Voltaire, 6.
 243. DUPRET (Arsène) A. ✱, maître élémentaire, au lycée.
 3212. DUPRET (Émile), représentant, rue Masurel, 41.
 2522. DUQUESNAY (Albert) fils, négociant en vins, rue Nicolas-Leblanc, 49.
 1428. DUQUESNAY (Émile), négociant en vins, rue Nicolas-Leblanc, 47.
 2822. DUQUESNE (Georges), rue Jacquemars-Giélée, 402.
 3102. DUQUESNE (Paul), instituteur, rue des Processions, 11.
 2504. DURAND (Fernand), négociant, rue de Lens, 28.
 2425. DURDAN (Clément), employé de commerce, rue Thiers, 14.
 2477. DURET (H.), docteur en médecine, boulevard Vauban, 21.
 2379. DURIEUX (F.), directeur de l'école Montesquieu, rue de Bouvines.
 423. DURIEZ (M^{lle}), institutrice, rue du Port, 20.
 2624. DUROUX (Ernest), négociant en vins et spiritueux, place Sébastopol, 24.
 2584. DUTOIT (Jules), comptable, rue Meurein, 14.
 2689. DUTRO (M^{lle} Mélanie), professeur, rue Pierre Legrand, 88.
 2163. DUTRO, négociant rue de Bourgogne, 26.
 808. DUVAL-LALOUX, peintre, boulevard de la Liberté, 103.
 2450. * DUVERDYN (Eugène), manufacturier, rue Royale, 95.
 2790. DUVIVIER (Adolphe), directeur de fabrication, rue des Jardins, 6.
 1578. ECROHART, entrepreneur de maçonnerie, rue de Fives, 41.
 643. ** BECKMAN (Alex.), A. ✱, O. ✱, nég., ancien Secr. gén., r. Alexandro-Leloux, 28.
 1616. ELOIR (Achille), professeur à l'école primaire supérieure, boulevard Louis XIV.
 2931. ERNOULT (Emile), représentant de Commerce, rue des Stations, 449.
 2961. EPERIN, directeur mécanicien, rue de Lens, 23.
 1052. EUSTACHE (G.), doct^r, prof^r à la Fac. libre de méd., rue Jacquemars-Giélée, 424.
 3236. ÉVRARD (Lucien), pharmacien, rue Barthélémy-Delespaul, 103.
 2468. EYCKEN (Raphaël), place Sébastopol, 18.
 2736. EYDT-DUFFIEUX, directeur d'assurances, place du Temple.
 4002. EYSENBOUT (E.), changeur, rue Brûle-Maison, 44.
 2795. FACHE (Charles), pharmacien, rue Pierre Legrand, 459.
 228. FACH (Paul), négociant en bronzes, rue Esquermoise, 55.
 1927. FARINAUX (Albert), négociant, rue des Augustins, 7.
 448. FAUCHEUR (Edmond), ✱, président du Comité linier, square Rameau, 43.

N^{os} d'ins-
criptions.

MM

946. FAUCHEUR, (Félix), filateur de lin, boulevard Vauban, 46.
 947. FAUCHEUR (Albert), filateur de lin, rue Nationale, 281.
 2448. FAUCHEUR (René), filateur, boulevard Vauban, 431.
 4790.* FAUCHILLE (Auguste), avocat, rue Royale, 36.
 4223. FAUCHILLE-STIÉVENANT (M^{re}), rue Jacquemars-Giélée, 443.
 560. FAUCHILLE (Édouard), propriétaire, rue de Jemmapes, 86.
 749. FACRE (Henri), fabricant de ceruse, rue des Postes, 88.
 2344. FAUVARQUE-PICAVET, propriétaire, rue de Fives, 66.
 2644. FAUVEAU (Arthur), propriétaire, rue Jean-Bart, 10.
 2233. FAVRELLE, représentant de commerce, rue Masséna, 54.
 252.* FERNAUX-DEFRANCE, A. (J.), négociant, rue Grande-Chaussée, 44.
 4494. FERRAND, photographe, boulevard de la Liberté, 62.
 3232. FERRÉ, *, colonel du 49^e chasseurs, rue d'Angleterre, 30.
 3220. FEUCHÈRE, docteur en médecine, parvis St-Maurice, 24.
 2411. FIÉVET (Albert), propriétaire, rue de Turenne, 49.
 4444. FIÉVET (Auguste), négociant en fers, boulevard des Écoles, 42.
 2587. FIÉVET (Edmond), propriétaire, rue de Cantelen, 46.
 2426. FIÉVET (Louis), négociant, rue André, 25.
 2316. FIÉVET (Théodore), industriel, rue Solférino, 487.
 2070. FINOT, *, I. (J.), archiviste du département du Nord, rue du Pont-Neuf, 4.
 401. FLAMANT (M^{lle} Adeline), professeur au Collège Fénelon, rue Gauthier de Châtillon, 3.
 4703. FLORIN-DEBAYSER (Paul), propriétaire, rue de Jemmapes, 92.
 3234. FOCKEDEV, négociant, square Rameau, 45.
 597. FOLET, *, I. (J.), docteur, doyen honoraire de la F^{ac} de méd. r. d'Inkermann, 44.
 243. FONTAINE-FLAMENT, filateur de coton, rue de l'Hôpital-Militaire, 44.
 2384.* FONTAINE (Louis), greffier en chef du Tribunal de Commerce, boulev. Vauban, 10.
 2986. FONTAINE-GOBLET, Hôtel Moderne, parvis Saint-Maurice, 7.
 2534. FOUQUES (Augustin), direct. partic. de la C^{ie} d'assur. générales, rue Patou, 3.
 2232. FOURNEZ, *, docteur en droit, Procur. de la République, rue d'Angleterre, 32.
 1588. FOURNIER (A.), négociant en fourrures, rue Esquermoise, 30.
 2343. FRANCHOMME (Alfred), directeur d'assurances, rue S^{te}-Catherine, 76.
 2852. FRANCHOMME-DESCAMPS, industriel, rue Nationale, 423.
 2792. FRANCHON, rentier, rue d'Artois, 22.
 4234. FRANÇOIS (Paul), équipements militaires, rue du Port, 96.
 1978. FREMAUX (Albert), négociant en toiles, rue du Molinel, 65.
 4235. FREMAUX (Henri), propriétaire, rue Négrier, 23.
 2788. FREMAUX (Frédéric), propriétaire, rue de Valmy, 49.
 2244. FREMAUX (Paul), industriel, rue du Molinel, 65.
 658. FROELICH, chargé de cours d'enseignement spécial au Lycée.
 324. FROMENT (M^{lle}), professeur, rue Nationale, 106.
 60.* FROMONT (Aug.), A. (J.), propriétaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 77.
 4069. GAILLET (Paul), ingénieur civil, rue Solférino, 254.
 2797. GALLET (Désiré), entrepreneur, rue des Robleds, 48.
 2937. GALLET-BUTIN, représentant de commerce, rue de Fleurus, 38.
 4849. GALLEY (Paul), propriétaire, rue Inkermann, 47.
 2807. GAND (R.), ancien magistrat, rue du Pont-Neuf, 44.
 2995. GARDIEN, *, sous-Intendant militaire de 1^{re} classe, rue Gantois, 20.
 2845. GARRIGOUX, négociant en métaux, rue Barthélémy-Delespaul, 134 bis.
 2839. GAUDIER, docteur en médecine, rue Inkermann, 25.
 976. GAULARD, professeur à la Faculté de médecine, rue Nationale, 470.
 4509. GAVELLE-BRIERE, *, A. (J.), filateur, rue Solférino, 289 b.

N^{os} d'ins-
cription

MM.

1440. GEIGER-GISCLON, fabricant de busettes, rue d'Arras, 72.
 1638. GENET (M^{me} Vve) rue Solférino, 290
 1539. GENNEVOISE (Florian), ancien avoué, rue Jacquemars-Glélée, 54.
 694. GENNEVOISE, ancien notaire, rue Gambetta, 35.
 1187. GENOUX-ROUX (Adolphe), directeur du Crédit du Nord, rue Jean-Roisin, 8.
 2618. GENTIN (Pierre-Fernand), élève de l'École Sup. de Com., rue de Courtrai 15.
 2552. GHESQUIER (Désiré), arch., aquarel., prof. à l'École des B.-Arts, r.d'Angleterre, 10.
 2609. GILLES (V.), rue du Pont-du-Lion-d'Or. Fives-Lille.
 2877. GINZBERG, commissionnaire en grains, rue de Turenne, 43.
 492. GIRAUD (Abel), négociant en vins, rue Solférino, 10.
 897. GOBERT, pharmacien, rue Esquermoise, 26.
 3137. GODIN (Henri), conducteur des Ponts et Chaussées, rue Brûle-Maison, 68.
 1572.* GODIN (Oscar). C. $\frac{1}{2}$, industriel, membre correspondant des Sociétés de Géographie de Madrid, de Lisbonne et de la Suisse occidentale, rue St-Nicolas, 48.
 4023. GODRON (Émile), avoué, boulevard de la Liberté, 403 bis.
 2404. GONNET (M^{me} Aimé), rue Royale, 89.
 1563. GOREZ, docteur en médecine, rue Jean-sans-Peur, 42.
 2304. GORGES (C.), propriétaire de l'Hôtel de l'Europe, rue Basse, 30-32.
 2340. GOSSART (Albert), ingénieur des arts et manufactures, rue St-Gabriel, 93.
 2297. GOSSART (Edmond), ingénieur civil, rue Jacquemars-Glélée, 429.
 8. GOSSELET, O. $\frac{1}{2}$, I. $\frac{1}{2}$, doyen de la Faculté des Sciences, rue d'Antin, 48.
 1886. GOSSELIN, propriétaire, rue Esquermoise, 44.
 2774. GOUBET (Alphonse), rue Solférino, 310.
 1789. GOUDAERT, pâtissier-confiseur, rue des Chats-Bossus, 8.
 1989. GRANDEL (Charles), propriétaire, rue des Tours, 47.
 1126. GRATRY (Jules), manufacturier, rue de Pas, 44.
 870. GRÉTERIN, $\frac{1}{2}$, directeur des postes et télégraphes du Nord, rue Inkermann, 4.
 2176. GRIAUX (M^{me} L.), propriétaire, rue Jean-sans-Peur, 64.
 2056. GRIMONPREZ (Félix), ingénieur des Arts et Manufactures, rue de Valmy, 4.
 2932. GRIMONPREZ (Paul), avenue de Dunkerque, 42.
 572. GRONIER (Jeanne), négociant en métaux, rue de Cambrai, 36.
 3149. GRUMEAU (J.-B.), représentant, rue Gambetta, 63.
 4902. GRUSON, $\frac{1}{2}$, A. $\frac{1}{2}$, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, directeur de l'Institut Industriel du Nord, rue de Bruxelles, 4.
 2224. GUÉRIN, directeur de l'Industrie linière, rue de Paris, 80.
 2380. GUERMONPREZ (Jules, fils), rue Saint-Étienne, 30.
 3048. GUERMONPREZ (Louis), rue Brûle-Maison, 109.
 651. GUICHARD (Albert), avocat, rue Patou, 40.
 3245. GUYOT (Alfred), industriel, rue du Faubourg-de-Roubaix, 207.
 676. HACHE, professeur de langues, rue Jacquemars Glélée, 40.
 3138. HACHET (M^{me}), professeur, rue André, 20.
 2444. HACQUIN, A. $\frac{1}{2}$, prof. de langues, traducteur juré, boulev. de la Liberté, 69.
 2772. HAGELSTEIN (Iwan), ingénieur, rue des Sept-Agaches, 6.
 1534. HALLEZ (Edmond), rue Esquermoise, 52.
 4701. HALLEZ (Gaston), ingénieur, rue d'Iéna, 66 bis.
 4920. HALLEZ (Paul), I. $\frac{1}{2}$, professeur à la Faculté des Sciences, rue de Valmy, 9.
 4667. HAMY (Léon), rue Meurein, 40.
 2178. HANUS-BRIELMAN, propriétaire, rue Colson, 6.
 3249. HARLÉE, voyageur de Commerce, rue d'Artois, 30.
 2107. HAUMANT, I. $\frac{1}{2}$, professeur de russe à la Faculté des lettres, rue Solférino, 402.
 2867. HAUTECEUR-BOUCHART, rue Neuve, 8.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

2610. HAUWELLE (C.), facteur assermenté près le Trib. de commerce, rue Puébla, 43.
 742 HAYEM (Jules), représentant, cour des Innocents, 5.
 3059. HÉAULME (Régis), rue Faldherbe, 33.
 2944. HELLEIN, propriétaire, rue Brûle-Maison, 2.
 93. HELLUY, professeur, rue Grande-Chaussée, 46
 3132. HENNION (Gustave), représentant, rue d'Autin, 43.
 455. HENRY (Charles), propriétaire, rue Denis-Godefroy, 7.
 2354. HERBERT, notaire honor., administr. du Bureau de Bienfaisance, r. de Puébla, 35.
 464. HERLAND (Alphonse), G. O. $\frac{1}{2}$, propriétaire, rue des Fossés, 41.
 2473. HERLAND (Alphonse), capitaine des sapeurs-pompiers, Square Rameau, 4.
 92. HERLEMONT, professeur à l'école supérieure, rue St-Firmin, 8.
 4448. HERLIN (Georges), notaire, boulevard de la Liberté, 22.
 802. HERLIN (M^{me} Alphonse), square de Jussieu, 47.
 2895. HERPIN (M^{lle} J.), rue de Solferino, 282.
 2346. HETTE (Alexandre), représentant, façade de l'Esplanade, 14 bis.
 2616. HEUGAS, *, recev.-principal des Postes-et-Télégraphes, place de la République.
 4529. HEYMANN-LÉVY (Alex.), Grande-Place, 46.
 3269. HEYMEN, boulevard de la Liberté, 60.
 899. HEYNDRYCKX (Paul), filateur de lin, rue des Processions, 67.
 364. HILST, négociant en toiles, rue du Dragon, 5.
 822. HOCHSTETTER (Paul), docteur en médecine, rue de Fives, 44
 255. HOCQUET, pharmacien, rue Léon Gambetta, 64.
 3133. HOCQUET, receveur des Postes en retraite, rue Nicolas-Leblanc, 7.
 898. HOLBECQ (Ernest), pharmacien, rue Saint-Gabriel, 73.
 4448. HOUBRON (G.), A. $\frac{1}{2}$, homme de lettres, rue Brûle-Maison, 34.
 4770. HOUBRON (Maurice), négociant en vins, rue Solferino, 292.
 4737. HOUDOY (Armand), avocat, square Jussieu, 8.
 4574. HOUYET (Hector), fabricant, rue Doudin, 44.
 380. HOUZÉ DE L'AULNOIT, A. $\frac{1}{2}$ C. $\frac{1}{2}$, avocat, rue Royale, 61.
 2828. HOUZÉ DE L'AULNOIT, avocat, rue de la Barre, 48.
 453. HOUZÉ (Léon), avoué, square Jussieu, 44.
 845. HUET (M^{me} Charles), rue des Jardins, 9.
 2350. HUGODOT (Paul), sténographe, rue des Chats-Bossus, 7.
 4481. HUGOT-LAFAGE, $\frac{1}{2}$, négociant en toiles, rue de Tournai, 43.
 3274. HUMBERT (M^{me} Émile), boulevard de la Liberté, 56.
 4697. HUMBERT-DELOBEL, industriel, rue de Dunkerque, 40.
 2556. HUMBLLOT (Émile), représentant de commerce, rue d'Amiens, 24.
 3257. HUYGE (Eugène), rue du Marché-aux-Fromages, 11 bis.
 2803. IMANDT (Carl), négociant, rue Patou, 23.
 3135. INGELRANS (Léon), propriétaire, rue Fontaine-del-Saulx, 26.
 2520. IWEINS (Jules), propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 27
 4424. JANSSENS (Victor), négociant en vins, square Ruault, 40.
 2532. JAUMARD (Amédée), place de Béthune, 47.
 3439. JEAN (Fernand), employé, rue Esquermoise, 44.
 2949. JOCARD, sous-intendant de 4^{me} classe, rue Nicolas-Leblanc, 6.
 3452. DE JOLY, $\frac{1}{2}$, propriétaire, rue Boucher-de-Perthes, 78.
 2456. JOMBART-GUILLEMAND, imprimeur, rue Solferino, 98.
 460. JONCKÈRE, négociant en produits chimiques, rue Baptiste-Monnoyer, 4.
 2748. JOUAT-DUBOIS, entrepreneur, rue de Fives, 94.
 3226. JOUNIAUX (Alcide), préparateur de chimie, à la Faculté des Sciences.
 2327. JOUVENEL (Fernand), étudiant en médecine, rue des Stations, 40 bis.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

3260. KELLER (Victor), adjt principal du génie, place St-André, 1.
 2142. KETELAIR, escompteur, rue St-André, 24.
 4778. KOLB (J.), *, A. ⚡, ⚡, administrateur des Manufactures de Produits chimiques du Nord, rue des Canonniers, 40.
 2954. **KUHLMANN-AGACHE (M^{me} V^{vo}), square de Jussieu, 43.
 304. LABBE (Henri), artiste peintre, rue du Metz, 6.
 2750. LACOMBE, ingénieur-chimiste, rue de Bourgogne, 44.
 402. LADRIÈRE, I. ⚡, directeur de l'école du square Dutilleul, 24.
 1733. LAGACHE (René), fabricant de toiles, rue de Tenremonde, 7 bis.
 2427. LAGAISSE (Émery), propriétaire, rue de Bourgogne, 45.
 2783. LAGAISSE (Élisée), changeur, rue Nationale, 76.
 425. LAGRANGE (M^{me}), institutrice, rue de Bailleul, 25.
 2703. LAGRILLÈRE-BEAUCLERC, I. ⚡, publiciste, rue Masséna, 46.
 443. LAINÉ (Victor), rue Stappaert, 15.
 2984. LALLEMANT, instituteur, rue Guillaume-Werniers, 75.
 4934. LAMBOI (Joseph), ingénieur, rue de Loos, 41.
 2044. * LAMMENS (Jules), négociant, rue Faldherbe, 36.
 840. LANCIEN, A. ⚡, juge-de-peace, rue des Pyramides, 39.
 3219. LANGLAIS (Émile), prop. des grands magasins du Bon Marché, rue Nationale, 7.
 3050. LANVIN (Albert), représentant, rue Jean-Sans-Peur, 52.
 3046. LANVIN DE LANNQY, représentant, rue des Postes, 6.
 2997. LAPLACE (Eugène), vérificateur des Douanes, rue Jean-Sans-Peur, 43.
 2666. LA RIVIÈRE (G.), *, ingénieur en chef de la navigation, rue de Puebla, 40.
 208. LAROCHE (Jules), négociant, Grande-Place, 13.
 4660. LARUK (Paul), de la Maison Fichet, rue Nationale, 43.
 2896. LASCHAMP (Joseph), capitaine en retraite, rue Jacquemars-Giélée, 53 bis.
 2996. LAURANCEAU, *, I. ⚡, Préfet du Nord.
 4457. LAURENCE (Marcel), entrepreneur, rue Marais, 3.
 4564. LAURENCE (Eugène), entrepreneur, rue Pierre Martel, 6.
 365. LAURENT (Adolphe), négociant en lins, Faubourg-de-Roubaix, 225.
 741. LAURENT (Julien), négociant en rouenneries, rue à Flens, 4.
 4040. LAVAUX, négociant, place du Lion-d'Or, 44.
 3030. LEBAS (Julien), ingénieur, rue de St-Quentin, 5.
 2757. LEBECQ (A.), directeur des Entrepôts, rue Colbert, 201.
 274. LE BLAN (Paul), *, filateur de lin, rue Gauthier-de-Châtillon, 24.
 564. LE BLAN (Julien), O. *, président de la Chambre de Commerce, r. Solérino, 448.
 2460. LE BLAN-DELESALLE (M^{me} Julien), rue Gauthier de Châtillon, 28.
 2243. LEBLEU, propriétaire, rue Nationale, 242.
 3167. LEBLOND (Oscar), rue St-Gabriel, 46.
 855. LECAT (Léon), conducteur des ponts et chaussées, rue Patou, 33.
 498. LECHAT (Eugène), négociant en draps, rue Desmazières.
 646. LECLAIR-DUFLOS, propriétaire, rue de Puebla, 47.
 314. LECLERCQ (Frédéric), receveur municipal, rue Inkermann, 8.
 2342. LÉCLUSELLE, transports, rue de la Halle, 9.
 89. LECOCQ (Gustave), agent-conseil d'assurances, rue du Nouveau-Siècle, 7.
 4204. LECOCQ (Alfred), négociant, rue Jacquemars-Giélée, 60.
 4245. LECOCQ (Alphonse), rentier, rue Colbert, 23.
 2470. LECOCQ (Adolphe), rentier, rue St-Étienne, 39.
 2644. LECOCQ (Ernest), propriétaire, quai Vauban, 3.
 3254. LECOINTE DES ISLES (C), propriétaire, rue d'Artois, 44.
 2205. LECOMTE-GERNEZ (Paul), négociant, place Sébastopol, 26.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

2542. LECONTE (Adolphe), rue Neuve, 40.
 3047. LECROIX (E.), représentant, rue Colbert, 36.
 1646. LEDIEU (Achille), $\frac{1}{2}$, consul des Pays-Bas, rue Négrier, 49.
 2440. LEFEBVRE (Achille), filateur de coton, rue Léon Gambetta, 290.
 1604. LEFEBVRE (Charles), changeur, rue Nationale, 69 bis.
 869. LEFEBVRE (Désiré), représentant, rue du Faubourg de Roubaix, 470.
 2423. LEFEBVRE (Émile), avocat, rue de Béthune, 38.
 2769. LEFEBVRE (Georges), filateur de coton, rue d'Arras, 433.
 2219. LEFEBVRE (Jules), notaire, boulevard de la Liberté, 64.
 420. LEFEBVRE (Jules), I. $\frac{1}{2}$, prof. de mathématiques au lycée, rue de la Barre, 34 bis
 2464. LEFEBVRE (Louis), huissier, rue de l'Hôpital-Militaire, 53.
 1698. LEFEBVRE (Paul), artiste-peintre, boulevard de la Liberté, 209.
 2480. LEFEBVRE (M^{me}), professeur de musique, rue Patou, 45.
 4794. LEFEBVRE-COUSTENOBLE (Th.), fabricant de céruse, rue de Douai, 405.
 2444. LEFEBVRE-FAURE (François), filateur de coton, rue Nationale, 330.
 2693. LEFEBVRE-PAQUET, rue de Valmy, 48.
 3442. LEFEBVRE (Léon), imprimeur, rue de Tournai, 88.
 2844. LEFÈVRE (Adolphe), négociant, rue Ratisbonne, 41 bis.
 2908. LEFÈVRE (Edmond), négociant, rue Ratisbonne, 41.
 393. LE FORT (Hector), $\frac{1}{2}$, médecin, rue Colbert, 44.
 2437. LEFRANÇOIS (Jules), étudiant en droit, rue du Vert-Bois, 22.
 644. LE GAVRIAN (Paul), député, boulevard de la Liberté, 433.
 2945. LE GAVRIAN (M^{me} V^e Albert), rentière, rue Parrayon, 3.
 1954. LEGAY-MASSE, propriétaire, rue Nationale, 447.
 2088. LEGAY (Ch.), docteur en médecine, place aux Bleuets, 22-24
 2922. LEGENDRE (Jules), rue Esquermoise, 47.
 390. LÉGEREAU, instituteur, rue de Rivoli, 50.
 2040. LE GOFF, $\frac{1}{2}$, I. $\frac{1}{2}$, C. $\frac{1}{2}$, proviseur du Lycée Faidherbe.
 2642. LEGRAIN (Edmond), clerk de notaire, rue Deschodt, 27.
 4587. LEGRAND (A.), propriétaire, rue Boucher de Perthes, 84.
 3418. LEGRAND (E.), rue de la Piquerie, 16 bis.
 2392. LELEU (Adolphe), négociant, parvis St-Maurice, 6.
 3090. LELEU (E.), fils, boulevard de la Liberté, 414.
 2909. RELIEUR (Alfred), boucher, rue Nationale, 403.
 2545. LELIÈVRE (M^{me}), institutrice, rue d'Isly.
 2385. LELOIR-DELANNOY (Henri), négociant en grains, rue Esquermoise, 42.
 2527. LELONG (Louis), propriétaire, rue Solferino, 26.
 100. LEMAIRE, A. $\frac{1}{2}$, directeur de l'école primaire, rue du Long-Pot, 55, Fives.
 3034. LEMAIRE (M.), changeur, boulevard Vauban, 135.
 2447. LEMAY, ancien notaire, rue Solferino, 64.
 2683. LEMERCIER (Henri), rue Mercier, 75.
 2938. LEMERLE (Charles), inspecteur des douanes, rue Grande-Chaussée, 36.
 3455. LEMESRE (Henri), propriétaire, rue d'Esquermes, 42.
 4853. LEMOINE (D^r), A. $\frac{1}{2}$, professeur à la Faculté de Médecine, rue Inkermann, 28.
 2725. LEMOINE (Henri), employé à la Banque de France, rue Royale, 73.
 685. LEMOINIER (Raymond), propriétaire, rue de la Louvière, 25.
 4923. LEPEZ (André), entrepreneur, rue Jacquemars-Gielée, 431.
 3434. LÉPINE (Édouard), directeur de brasserie, rue Inkermann, 44.
 4910. LEPOUTRE (Auguste), négociant en tissus, rue du Marché, 65.
 2297. LEPREUX-HANNECART, industriel, rue de Turenne, 35.
 2622. LERNOULD (Alphonse), clerc de Notaire, rue Léon Gambetta, 30.

N° d'ins-
cription.

MM

2673. LERNOULD (Léonce), négociant, boulevard de la Liberté, 32.
 664. LEROY-DELESALLE (Paul), négociant en lins, boulevard de la Liberté, 439.
 584. LE ROY (Félix), *, anc. député, anc. président du tribunal civil, r. Royale, 405.
 854. LEROY, négociant en rubans, rue Mercier, 25.
 2882. LEROY (Célestin), entrepreneur, rue de la Plaine, 58.
 4744. LEROY (Louis), fabricant de toiles, rue du Dragon, 8.
 1544. LESAY (Auguste), rue d'Isly, 5.
 33. LESTERT, géomètre, rue Brûle-Maison, 53.
 2768. LESNES (Aimé), directeur d'école primaire supérieure, boulevard Louis XIV.
 4543. LESOT (l'abbé), A. G., aumônier du lycée Faidherbe.
 596. LESSENS (Eugène), brasseur, rue Saint-André, 83.
 146. LESUR, directeur de l'école primaire, rue des Stations, 72.
 3448. LESUR (Henry), ancien magistrat, rue St-Jacques, 49.
 4908. LETHIERRY (Lucien), rue Blanche, St-Maurice, 46.
 1742. LETOMBE (L.), ingénieur des Arts et Manufactures (E. C. P.), Secrétaire-adjoint
 de la Société Industrielle du Nord, rue d'Isly, 56.
 2863. LEVÉ (Albert), *, juge au tribunal civil, rue des Pyramides, 6.
 2808. LEVÊQUE (Clément), négociant, rue Esquermoise, 24 ter.
 4924. LÉVI (Otto), négociant en lins, rue des Augustins, 7.
 4244. LÉZIES, négociant en tapis, rue des Chats-Bossus, 9.
 2403. LHERMITTE (César), receveur de rentes, rue du Nouveau Siècle, 49.
 887. LHEUREUX, inspecteur des Postes et télégraphes, rue du Bas Jardin, 9.
 4964. LIAGRE (Achille), architecte, rue Jean-Barl, 4.
 2374. LIAGRE (Paul), agent de change, rue du Palais, 13.
 2434. LIAGRE (Émile), lieutenant au 46^e Bⁿ de chassours à pied, rue Brûle-Maison, 59.
 2936. LIÉGEART (Octave), boulevard Victor Hugo, 48.
 2344. LIÉGEOIS-SIX, imprimeur, rue Gambetta, 244.
 4570. LIEM (Eugène), négociant, rue Solférino, 308.
 2465. LIÉNARD-GRUSON, négociant en grains, rue Brûle-Maison, 42.
 4446. * LIÉNART-MARIAGE, propriétaire, rue Solférino, 489.
 4492. LINGRAND (Charles), négociant, boulevard de la Liberté, 40.
 4736. LOIR (Victor), tailleur, rue Basse, 53.
 374. LONCKE (M^{me} E.), boulevard de la Liberté, 43.
 330. LONGHAYE (Edouard), *, propriétaire, boulevard de la Liberté, 464.
 4240. LONGRÉ (Georges), entrepreneur de pavages, rue Solférino, 264.
 2830. LONNEL (Victor), représentant de commerce, rue Blanche, 44.
 4020. LOOTEN, docteur en médecine, rue des Molfonds, 4.
 454. ** LORENT-LESCORNEZ, filateur de lin, rue Inkermann, 30.
 2264. LORÉAL, *, *, capit. au 42^e rég. d'infanterie, rue de la Grande-Allée, 2 bis.
 382. LOYER (Ernest), député, filateur de coton, place de Tourcoing.
 2256. * LUNEAU, négociant, rue Nationale, 49.
 4949. LYS-TANCRÉ, entrepreneur, rue Mercier, 59.
 2269. MAILLE DE PONCHEVILLE (Albert), notaire, rue de Bourgogne, 9.
 3408. MACHELART, pharmacien, rue Gambetta, 442.
 843. MAC LACHLAN (Georges), commissionnaire, rue des Fossés, 34.
 2543. MADER (Charles), ingénieur, rue Bourignon, 15.
 2948. MAHIEU (Julien), rue Nationale, 420.
 2739. MALEPRADE, directeur de l'Enregistrement, rue Gauthier-de-Châtillon, 48.
 4704. MAILLÉ (Jules), rue Esquermoise, 7.
 2967. MALLET (Auguste), rue de Courtrai, 6.
 4090. MALLET (Désiré), conducteur des ponts et chaussées, rue Brûle-Maison, 36.

N^{os} d'ins-
cription

MM.

4475. MANSO (Charles), A. $\frac{1}{2}$, homme de lettres, quai du Wault, 4.
 3440. MANTEZ, épiciers, rue des Augustins, 49.
 3002. MAQUART, pharmacien, rue de Dunkerque, 221.
 240. MAQUET (Ernest), négociant en lins, place aux Bleuets, 41.
 523.* MAQUET (M^{me} Alfred), propriétaire, boulevard Vauban, 34
 2645. MAQUET (Maurice), négociant en lins, rue Patou, 25.
 4453.** MARACCI (M^{me}), propriétaire, rue des Fleurs, 41.
 3003. MARCHAND (Louis), directeur d'école, rue de l'Arbrisseau.
 352. MARCHANT-DE PACITIÈRE (M^{me}), rue Princesse, 40.
 484. MARETTE, négociant en colons, rue du Vieux-Faubourg, 29.
 2092. MARQUETTE (César), rue de Béthune, 50.
 3094. MARQUIS (H.), bandagiste, place du Lion-d'Or, 47.
 2964. MARTEL (A.), négociant, rue de Thionville, 33.
 2348. MARTEL (Gaston), négociant, rue de Thionville, 33.
 2965. MARTEL (Maurice), négociant, rue de Thionville, 33.
 4298. MARTIN (Edouard), notaire, rue Jacquemars-Giélée, 41.
 419. MARTIN (M^{me}), A. $\frac{1}{2}$, directrice de l'École primaire, place Philippe-le-Bon, 23.
 4991. MARTIN (P.), négociant en soieries, rue de Pas, 7.
 2900. MARTIN-RENAULT (E.), représentant de commerce, rue Basse, 5.
 4840. MARY-BROUDEHOUX (M^{me} V^e), rue Blanche, 43.
 544. MAS (Charles), ancien président du Tribunal de commerce, rue du Molinel, 41.
 399. MASQUELIER (Auguste). $\frac{1}{2}$, négociant en colons, rue de Courtrai, 5.
 3158. MASQUELIER (Georges), négociant, boulevard de la Liberté, 59.
 3457. MASQUELIER (Valéry), directeur d'assurances, façade de l'Esplanade, 20.
 4986. MASSE (Edmond), propriétaire, rue Nationale, 35.
 2899. MASSU (général), C. $\frac{1}{2}$, comm. le Génie de la 1^{re} région, place de Tourcoing, 24
 4515. MASUREL (Paul), négociant, rue du Vieux-Marché-aux-Poulets, 26.
 4219. MATHELIN, $\frac{1}{2}$, ingénieur, rue de Douai, 93.
 4850. MATHIEU (M^{me}), négociante, rue de la Chambre des Comptes, 7.
 4571. MATHON (Achille), $\frac{1}{2}$, propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 425 bis.
 4625. MAUGREZ (Jules), propriétaire, rue du Faubourg-de-Roubaix, 476.
 2351. MAUROIS (Edouard), représentant, rue Ratisbonne, 39 bis.
 2898. MELCHIOR (Pierre), propriétaire de l'Annuaire, rue Pierre-Légrand, 48.
 962. MELON (Ed.), ingénieur civil des mines, directeur des Sociétés gazières de Lille, rue de l'Hôpital-Militaire, 99.
 925. MÉPLOMB (A.), propriétaire, rue Nationale, 463.
 2436. MERCHIEZ-MOUCHEZ (Gustave), comptable, rue de Loos, 32 bis.
 4270. MERCHIER, I. $\frac{1}{2}$, professeur Agrégé d'histoire au lycée, Secrétaire-Général de la Société, rue Charles-Quint, 7.
 3403. MÉRAT, propriétaire, rue Mercier, 3.
 1099. MERTIAN DE MULLER, avocat, rue Boucher-de-Perthes, 74.
 2090. MERVEILLE-CLIQUEUVOIS, filateur, rue de Douai, 404 ter.
 2449. MERVEILLE (Paul), constructeur, rue du Marche, 96.
 2084. MEUNIER, directeur de l'Union générale du Nord, boulevard de la Liberté, 35.
 434. MEURISSE (Paul), négociant en bois, rue des Meuniers, 4.
 2143. MEURILLON, architecte, rue de Thionville, 38.
 4473. MEYER (Adolphe), rue Jeanne-d'Arc, 43.
 2208. MEYER (Paul), commis négociant, rue Roland, 221.
 2589. MICHEL (Jules), lapissier, rue Grande-Chaussée, 43.
 3095. MILLAT, docteur en médecine, rue Solférino, 293.
 3140. MILLET (M^{lle} Marie), professeur, boulevard de la Liberté, 411 bis.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

2439. MINART (Ernest), rue Brûle-Maison, 72.
 2215. MINET (Jules), fils, tailleur, rue Faidherbe, 5.
 2674. MINET (Siméon), tailleur, rue des Manneliers, 6.
 3250. MIQUET-POTTIER, négociant, rue des Arts, 33.
 2378. MOENECLAËY, commissaire-priseur, rue Solférino, 43.
 3142. MOISSERON (Jules), ingénieur, rue de Jemmapes, 20.
 2756. MORTY (Florentin), propriétaire, rue des Jardins-Caulier, 3.
 970. MONIER (Louis), rue Jacquemars-Giélée 424.
 2910. MONOT (Adolphe), employé de commerce, façade de l'Esplanade, 60.
 1005. MONTAIGNE-BÉRIOT (Alphonse), banquier, boulevard de la Liberté, 495.
 4800. MONTAIGNE (Léon), receveur de rentes, rue Solférino, 346 bis.
 4243. MOREL (Alfred), tapissier, rue Royale, 49.
 2099. MOREL, imprimeur, rue Négrier, 49.
 2464. MOREL (Hector), représentant de commerce, rue Nationale, 224 bis.
 3028. MOREL (Joseph), place du Théâtre, 31.
 2846. MORELLE-BLONDEAUX (Paul), négociant, place de l'Arsenal, 8.
 1918. MORIVAL (Paul), fabricant de bascules, place du Théâtre, 54.
 2474. MORONVAL (Léon), huissier, rue Basse, 7.
 4293. MOTTE (Piorre), notaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 37.
 4637. MOULAN (Charles), négociant, rue Paton, 37.
 99. MOURCOU, architecte, rue Manuel, 403.
 2108. MOURCOU (Maurice), propriétaire, rue de Thionville, 32.
 2849. MOURMANT, négociant, rue Gauthier-de-Châtillon, 22 bis.
 986. MOURMANT (Julien), négociant en drogueries, rue des Prêtres, 26.
 2100. MOURMANT (Narcisse), négociant, rue du Vieux-Marché-aux-Moutons, 48.
 3401. MOUTIEZ (Charles), négociant, rue de Paris, 246.
 4982. MULLÉ (Charles), négociant, rue de Paris, 437.
 204. MULLIER (Albert), négociant en lins, boulevard de la Liberté, 442.
 4663. MUYLAERT (Eugène), sollier, rue des Chats-Bossus, 4.
 2315. NAVARRE, notaire, rue Gambetta, 23.
 536. NEUT (M^{me} Émile), rue Desmazières, 5.
 466. NICODÈME, négociant en lers, rue Jean Bart, 39.
 350. NICOLLE-VERSTRAETE, *, manufacturier, square Rameau, 44.
 4760. NIEUVIARTS (F.), marbrier, rue Masséna, 84.
 254. NOQUET, docteur en médecine, rue de Puébla, 33.
 4834. OBEN (Emile), propriétaire, rue Jacquemars-Giélée, 67.
 377. OBEN (Jules), teinturier, rue des Stations, 404.
 492. OLLIER, A. †, pasteur, rue Jeanne-d'Arc, 45.
 433. OLIVIER, *, I. †, docteur en médecine, rue Solférino, 344.
 2402. OLIVIER (Augusto), négociant en toiles, rue Basse, 42.
 2565. OUDART (E.), A. †, professeur d'escrime, place St-Martin, 4.
 2826. OVIGNEUR (Édouard), juge suppléant au Tribunal civil, rue Solférino, 251.
 349. OVIGNEUR (Emile), O *, I. †, avocat, rue Tenremonde, 2.
 2220. OVIGNEUR (Paul), industriel, rue Boucher de Perthes, 82.
 2449. PAINDAVOINE (Gustave), constructeur, rue Arago, 48.
 4000. PAJOT (E.), agent d'assurances, rue Nationale, 421.
 4603. PAJOT (André), changeur, rue Patou, 9.
 4837. PAJOT (Paul), négociant, rue de la Grande-Chaussée, 38.
 2407. PAJOT (Henri), notaire honoraire, rue Patou, 28.
 2955. PAJOT (M^{me}), propriétaire, rue de Fleurus, 6.
 2945. PALLIEZ-COLIN, vice-consul de Suède et de Norvège, rue des Fossés-Neufs, 30.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

1271. PANNIER (Paul), propriétaire, rue de l'Hôpital-Militaire, 15.
 1846. PAQUET (M^{me} A.), propriétaire, rue Solferino, 104.
 1979. PAQUET, propriétaire, rue Jeanne d'Arc, 20.
 3213. PAQUET (François), professeur, rue de Bourgogne, 43.
 2615. PARANT (M^{me} V^{ve}), Grande-Place, 18.
 3071. PARENT (Gaston), représentant, rue de Paris, 16.
 1419. PARENT (Henri), fabricant de brocs, rue Nationale, 161.
 2990. PARENT-HOING (M^{me} V^{ve}), rue des Tours, 34.
 1767. PARENT-BILLAUX, négociant, rue Esquermoise, 82.
 1749. PARSY (Jules), négociant en toiles, rue de Paris, 127.
 2123. PASTEAU, notaire, rue Tenremonde, 6.
 2422. PATRELLE (Augustin), représentant de commerce, rue Inkermann, 21.
 2737. PATTYN, propriétaire, rue Brûle-Maison, 70.
 2956. PAURIS (Fernand), négociant, rue de Pas, 14.
 3092. PAUWELS (Maurice), droguerie, rue du Bleu-Mouton, 3.
 1075. PAYEN (Frédéric), ancien greffier, boulevard Bigo-Danel, 21 bis.
 2280. PECQUEUR, négociant en huiles, rue de Lamoy, 14.
 2647. PECQUEUR-CARRÉ (L.), négociant, rue du Molinel, 37.
 3216. PELLÉ, ingénieur de la navigation, rue Jean-sans-Peur, 50.
 1940. PENNEQUIN (L.), architecte, place Sebastopol, 19.
 1226. PÉRUS (Henri), propriétaire, rue de Bourgogne, 47.
 3149. DE PÉRUSSES, intendant militaire, rue Inkermann, 7.
 1565. PÉTRO (Joseph), propriétaire, rue des Pyramides, 33.
 554. PHILIPPE (Louis), avocat, boulevard de la Liberté, 50.
 3006. PICAVET (Arthur), propriétaire, boulevard Bigo-Danel, 31.
 439. PICAVET (Léon), filateur de lin, boulevard Louis XIV, 3.
 769. PICAVET (Louis), filateur de lin, rue de Fives, 43.
 1511. PICHON, constructeur, rue des Processions, Fives-Lille, 80.
 2816. PIERRE, *, I. & C^o, insp. d'Acad., direct. de l'Enseig. prim. du Nord, r. d'Antin, 35.
 1105. PILATE (Auguste), chef d'institution, rue de l'Hôpital-Militaire, 39.
 3029. PILLET, chanoine, rue Colbert, 185.
 2951. PLAIDEAU (Fernand), rue Solferino, 49.
 2741. PLANCHE (Henri), négociant en toiles, rue du Molinel, 78.
 385. PLATEL (Albert), négociant en bois, rue de la Préfecture, 2.
 2440. PLAYOUST (Paul), négociant en toiles, rue à Fiers 6.
 2465. POILLON-SIX, propriétaire, rue Alexandre-Lecloux, 36.
 2721. POINTURIER, courtier, rue Solferino, 65.
 562. POLLET (J.), *, vétérinaire départemental, rue Jeanne-Maillotte, 20.
 2649. POLLET (Émile), rue Baptiste Monnoyer, 8.
 3113. PONCELET, sous-lieutenant au 43^e de ligne, quai du Wault, 10.
 2406. PONSKELE-DECAMPS, rue Mirabeau, 31.
 3248. POREY, *, colonel, directeur du génie, fort Saint-Sauveur.
 211. POTIE (Jules), comptable, rue Mercier, 2.
 452. POCILLE (Émile), fondé de pouvoirs, rue Jean-Sans-Peur, 27.
 2507. POULET (Alfred), propriétaire, rue Solferino, 260.
 2946. POULET (Léon), rue Solferino, 114.
 2752. POUNAERE (Albert), professeur, façade de l'Esplanade, 64.
 2436. PRATE (Louis), négociant, rue Nationale, 74.
 2760. PRÉDHOMME (Docteur), place Philippe-le-Bon, 24.
 2691. PRÉVOST (Ernest), directeur de filature, rue des Stations, 147.
 698. PRÉVOST (François), commis-négociant, rue Brûle-Maison, 126.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

2277. PREYS (Hippolyte), courtier de commerce, rue Molière, 18.
 224. PRIEURÉ (Madame la) du couvent des Bernardines d'Esquermes.
 2298. PRONEAU (Élie), instituteur à l'école du square Jussieu.
 2121. PROUVOST (Adolphe), rue du Vieux-Marché-aux-Chevaux, 10.
 2083. PROUVOST (Gustave), greffier de justice de paix, rue de l'Hôpital-Militaire, 74.
 2409. PRUVOT (Achille), représentant de commerce, rue Henri Kolb, 61.
 354. QUARRÉ-REYBOURBON, I. , secrétaire général adjoint de la Société, membre de la Commission historique, etc., boulevard de la Liberté, 70.
 735. QUARRÉ-PRÉVOST (L.), libraire, Grand'Place, 64.
 442. QUEF, propriétaire, boulevard Louis XIV, 2.
 1221. QUÉNÉT (Edmond), représentant, rue Jean-Roisin, 2 bis.
 2646. QUEULAIN (M^{me}), professeur de chant, rue des Fossés, 36.
 4420. RABOISSON (A.) fabricant de confiseries, boulevard de la Liberté, 118 bis.
 2728. RAPIN (Eugène), employé à la Banque de France, rue Royale, 73.
 858. RAJAT (R.), avocat, r. des Pyramides, 48.
 3465. RAMBURE (l'abbé), Professeur à la Faculté libre des Lettres, rue d'Isly, 70.
 3046. RAMOLINO DE COLL' ALTO, officier d'ordonnance, rue Nationale, 304.
 86. RAQUET (Désiré), changeur, rue Nationale, 91
 2098.* RATTÉL (Félix), huissier, bd de la Liberté, 113.
 881. RAUX (Émile), négociant en charbons, place de la République, 3.
 4869. RAVET-DE MONTEVILLE (G.), courtier, rue Nationale, 83.
 2851. RAVET (Prosper), courtier, rue Nationale, 83.
 2057. REDIER, docteur en médecine, rue de Pas, 4.
 2540. RÉGENT (Ernest), place Sébastopol, 23.
 569. REGNARD, Inspecteur, chef de gare, à Lille.
 2994. REGNART (Paul), rue de l'Hôpital-Militaire, 13.
 678. REMY (M^{me} Emile), rue des Arts, 46.
 2290. REMY (Charles), négociant en fers, rue des Jarvins, 2.
 3261. REMY (C.), propriétaire, rue Négrier, 48.
 4739. RENARD (Henri), Ingénieur chimiste, Usine à gaz de Vauban.
 2000. RENAUT (Charles), négociant, rue André, 37.
 681. RENOARD (Émile), filateur et fabricant de toiles, rue Jeanne-d'Arc, 13.
 292. REUFLET (Frédéric), avocat, rue Nationale, 104.
 4855. RÉVEILLIAC (Léon), propriétaire, rue de Bourgogne, 24.
 2984. REYNAUD (Alexandre), rue des Ponts-de-Comines, 8.
 2842. RICARD, conseiller de Préfecture, rue Jacquemars-Giélée, 64.
 2575. RICHARD (Louis), propriétaire, rue Solférino, 224.
 2875. RICHEBÉ (Émile), brasseur, rue Pierre-Légrand, 56.
 469. RICHEZ, directeur de l'École primaire, rue Fabricy.
 4093. RICHMOND (Julien), représentant, rue Nationale, 223.
 2389.* RICHTER (Frédéric), fabricant de blous, boulevard Vauban, 97.
 88. RIGAUT, , A. , filateur, rue de Valmy, 45.
 435. RIGAUT (Ernest), fabricant de fils retors, rue d'Angleterre, 79 bis.
 3244. RIGAUT (Gustave), directeur du Crédit du Nord d'Armentières, rue de l'Arc, 14.
 72. RIGAUX, (H.) A , archiviste de la ville, Mairie de Lille.
 2449. RIGOT-DEBAR, propriétaire, rue de Thionville, 40.
 765. RIGOT-LEFEBVRE, négociant en vins, place aux Bleuets, 43.
 2262. RIGOT-SUIN, négociant, place aux Bleuets, 49.
 3235. RIVIÈRE (Charles), pharmacien, rue Pierre-Légrand, 276.
 2985. ROBILLART (Jean), rue Basse, 8.
 4643. ROBIN, , directeur de la banque de France, rue Royale, 73.

N° d'ins-
cription.

MM.

4659. ROCHE (Eugène), A. $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, avocat, rue de la Vieille-Comédie, 46 bis.
 3445. RODET (Émile), comptable, rue du Molinel, 82.
 2999. ROGEAUX, directeur de l'école de la rue Fombelle.
 443. ROGEE (Charles), conseiller général, rue du Chevalier-Français, 49.
 1476. ROGEE (Louis), fabricant de fils à coudre, rue de la Justice, 23.
 2420. ROGEE (Edouard), négociant en engrais, rue du Bas-Jardin, 4-6.
 1795. ROGIE, tanneur, rue des Stations, 64.
 4179. ROGIE (Docteur), professeur à la Faculté catholique, rue de Bourgogne, 60.
 2047. ROLANTS (Edmond), pharmacien supérieur, rue Brûle-Maison, 67.
 602. ROLLEZ (Arthur), directeur d'assurances, boulevard de la Liberté, 48
 4835. ROLLIER (Théophile), rentier, rue des Poissonceaux, 46.
 3244. ROMBAUD (Gustave), avoué, rue de la Barre, 29 bis.
 4017. ROURE (Ernest), négociant, rue Mercier, 7.
 203. ROUSSELLE (Théodore), agent général d'assurances, rue de Bourgogne, 56.
 2060. ROUSSEAU (M^{me}), place Cormontaigne, 46.
 1132. ROUSSELLE (Victor), $\frac{1}{2}$, capitaine en retraite, rue Léon Gambetta, 48.
 720. ROUZÉ (Lucien), propriétaire, rue des Jardins, 5.
 43. ROUZÉ (Henri), propriétaire, boulevard de la Liberté, 249 bis.
 239. ROUZÉ (Émile) A. $\frac{1}{2}$, juge au Tribunal de commerce, r. Gauthier-de-Châtillon, 20.
 653. ROUZÉ (Léon), brasseur, boulevard de Montebello, 48.
 2743. ROZAT DE MANDRES, O. $\frac{1}{2}$, général comm. la 4^{re} brig. de cav., r. de la Barre, 59.
 665. RYCKEWAERT, fabricant de sacs en papier, rue d'Arras, 84.
 3150. SABATIER, ingénieur civil, rue Denfert-Rochereau, 44.
 2406. SAINT-LÉGER (Auguste), négociant, rue Colbrant, 2.
 2214. SAINT-LÉGER (Georges), fabricant de fils à coudre, rue des Fossés Neufs, 2.
 2398. SAINT-LÉGER, prof. à l'École supér. de commerce, rue Nicolas Leblanc, 36.
 3221. SAINT-MARTIN (DE), caissier de la Banque de France, rue Royale, 3.
 2920. SAINT-VICTOR (Édouard DE), inspecteur d'assurances, rue Jean-sans-Peur, 62.
 3406. SALEMBIER l'abbé, docteur en théologie, professeur aux Facultés Catholiques, boulevard Vauban, 60.
 4932. SALEMBIER-DUBREUCQ (L.), brasseur, rue Gantois, 36.
 2709. SALLE (Victor), négociant, rue de Paris, 53.
 4840. SALOMON (dit Chevalier), carrossier, boulevard Vauban, 34.
 4841. SALOMON (Raoul), carrossier, boulevard Vauban, 34.
 4569. SAMALN, tailleur, rue Mercier, 71.
 4683. SAMIN (Édouard), rue Marais, 43.
 1139. SANO (Eugène), négociant, rue Solférino, 22.
 2255. SANDERS (F.), courtier, rue Gantois, 47.
 2009. SANTENAIRE-DUFOUR (Emile), commis-négociant, rue Faidherbe, 47.
 4447. SANTENAIRE (Paul), représentant, rue Jacquemars-Giélée, 3.
 4727. SAUVAGE (père), ancien filateur, rue du Long-Pol, 56.
 4474. SAVARY (Adolphe), entrepreneur de peinture, rue de Roubaix, 23.
 4446. SAVARY (Gustave), rue Nationale, 300.
 2323. SAVARY (J.-B.), brasseur, rue Barthélémy-Delespaul, 44.
 763. SCALBERT-BERNARD, banquier, juge au Tribunal de Commerce, rue de Courtrai, 47
 3025. SCALBERT (Maurice), banquier, rue de Thionville, 42.
 964. SCHEIBI (Frédéric), négociant, rue des Canonniers, 40.
 4883. SCHEPENS, négociant en vins et spiritueux, rue de Lens, 30.
 2593. SCHMITT (le D^r), $\frac{1}{2}$, pharmacien, rue Nationale, 449.
 2843. SCHOTSMANS (Auguste), négociant, boulevard Vauban, 9.
 438. SCHOTSMANS (Émile), fabricant de sucre, distillateur, boulevard Vauban, 9.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

2282. SCHOTSMANS (Jules), négociant, Boulevard Vauban, 424.
 489. SCHOTSMANS (Paul), négociant, rue de Douai, 440.
 447. SCHUBART, négociant en lins, rue St-Genois, 1.
 2558. SCRIVE (Émile), conseiller général, place du Concert, 6.
 1999. SCRIVE (André), manufacturier, rue de Turenne, 53.
 609. SCRIVE (Albert), fabricant de cartes, rue des Buisses, 13.
 356. ** SCRIVE-DE NÈGRI, C.^o, membre de la Chambre de commerce, r. L. Gambetta, 292.
 565. SCRIVE (Gustave), rue Royale, 90.
 587. SCRIVE (Georges), fabricant de cartes, rue du Lombard, 4.
 2231. SCRIVE (Édouard) fils, rue Nicolas-Leblanc, 41 bis.
 2577. SÉBERT (M^{me}), propriétaire, rue des Arts, 3.
 435. SÉE (Edmond), ingénieur, rue Nicolas-Leblanc, 54.
 4517. SÉE (Paul), ingénieur, rue Brûle-Maison, 58.
 2820. SEGALL (L.), négociant, place Sébastopol, 23.
 2457. SELOSSE (Louis), avocat, rue St-Pierre, 5.
 1094. SENOUTZEN, A. $\frac{1}{2}$, intéressé de la maison Nicolle-Verstraete, rue Royale, 88.
 580. SERATZKI, professeur de dessin au lycée, rue Colson, 7.
 4859. SIOEN (Henri), pharmacien, rue de Roubaix, 27.
 3272. SIX (Henri), négociant, rue Grande-Chaussée, 52.
 4696. SMITH (Alfred), négociant, rue Masséna, 28.
 2296. SNOWDEN (Robert), filateur, boulevard Montebello, 57.
 1753. SORLIN-MINUSCLOUX, fabricant de tissus métalliques, rue de Roubaix, 29
 634. SOULLART, $\frac{1}{2}$, I $\frac{1}{2}$, prof. à la Faculté des Sciences, rue Fontaine-del-Saulx, 20
 3000. SOURDAT (Hypolyte), rue Colbert, 407.
 3073. SOYEZ-BLONDEL (Louis), place des Reigneaux, 25.
 4257. SPRIET (Alphonse), fabricant de toiles, rue Léon Gambetta, 289.
 967. STALARS (Karl), teinturier, rue Jacquemars Gielée, 409.
 2534. STERNHEIM (Jules), rue des Arts, 57.
 707. STEVERLYNCK (Gustave), négociant en savons, rue d'Esquermes, 40.
 4302. STIÉVENARD (Henri), fabricant de couvertures, rue du Pont-à-Raisnes, 4.
 3407. STOFFAES (l'Abbé), prof. à la faculté libre des Sciences, boulv. Vauban,
 3456. SUPERIEURE (Madame la), des Filles de la Sagesse, place aux Bleuets, 9.
 2375. SURMONT, (D^r), prof. à la Faculté de médecine, rue St-Pierre-St-Paul, 4.
 2758. SWYNGHEDAuw (Constant), négociant, rue à Flens, 5.
 234. SWYNGHEDAuw A. $\frac{1}{2}$, professeur au lycée Faidherbe, rue Gombert, 44.
 3061. Swynghedauw (Léon), place Simon-Vollant, 45.
 4674. TACQUET-DECROMBECQUE, propriétaire, boulevard de la Liberté, 87.
 2359. TAILLIE (Th.), place de Lion d'Or, 40.
 2264. TANCREZ (Gustave), négociant, rue des Jardins Cauller, 42.
 2506. TANCREZ (Jules), vérificateur des Douanes, rue du Marché, 95.
 977. TANGUY (J.-B.), filateur, rue de la Louvière, 33.
 2574. TARBÉ DE SAINT-HARDOUIN (M^{me}), rue Royale, 75.
 872. TERLET, commis principal des postes et télégraphes, rue Fontaine-del-Saulx, 44
 2352. TESMOINGT (Albert), industriel, rue Pascal, 25.
 4829. TESSE (Edouard), négociant en huiles, rue Solférino, 348.
 524. TESTELIN (Alexandre), avocat, rue Jean-Sans-Peur, 44.
 3227. TESTELIN (J.), fondeur en cuivre, rue des Bouchers.
 2692. TÉTAR (F.), représentant, rue du Chevalier-Français, 53.
 283. THELLIER (Paul), avocat, rue des Jardins, 26.
 4945. THELLIER (Charles), entrepreneur, rue de Thionville.
 4058. THÉODORE (Alphonse, fils), négociant, rue Solférino, 197.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

4256. THÉRY (Gustave), ✚, avocat, square Dutillieul, 33.
 2008. THÉRY-BAROUX (Georges), négociant, rue des Arts, 24.
 2656. THIÉBAUT (Raymond), négociant, rue des Suaires, 15.
 954. THIEFFRY (Maurice), fabricant de toiles, boulevard de la Liberté, 207.
 3051. THIBAUT (Alfred), entrepreneur, rue de Paris, 256.
 427. THIRIEZ (Alfred), ✚, membre du Conseil sup^r du Commerce, rue Nationale, 308.
 4450. THIRIEZ (Julien), manufacturier, rue du Faubourg-de-Béthune, 56.
 2329. THIRION, professeur agrégé au Lycée, rue Solferino, 300.
 4926. THOMAS (Pierre), négociant en papiers, rue des Arts, 47.
 994. THOMAS-LESAY, propriétaire, rue Nationale, 279.
 2428. TIGHE-FOX (John), rue de la Louvière, 42.
 576. TILLOY-DELAUNE, boulevard de la Liberté, 8.
 90. TILMANT (Victor), I. , dir^r honoraire de l'école prim. supér., rue d'Antin, 49.
 96. TILMANT (Lucien), instituteur, rue d'Antin, 19.
 2658. TIPREZ (Auguste), syndic de faillites, rue de l'Hôpital-Militaire, 89.
 409. TOUSSIN (Georges), filateur de coton, rue Royale, 53.
 2152. TRANNIN (Henri), I , directeur de l'école supérieure du Commerce de Lille,
 rue Nicolas-Leblanc, 36.
 3273. TRINQUET (Henri), conseiller de préfecture, rue Gantois, 43.
 4462. TRISBOURG (Ernest), rue St-André, 40.
 2143. TROYAUX (Ernest), huissier, rue Saint-Etienne, 55.
 2404. TURCK (Georges), sculpteur, rue Solferino, 233.
 2560. TURCK (Hector), courtier de commerce, rue des Sept-Agaches, 4.
 202. TYS (Alphonse), fondé de pouvoirs de la maison Aug^{te} Crepy, r. des Jardins, 24.
 2433. UHLIG (Henri), négociant en vins, rue Solferino, 229.
 2947. URBAIN, élève de l'école du Commerce, rue de Courtrai, 45.
 4898. VAILLANT (père), rue Colbrant, 8.
 3468. VAILLANT-DESCHINS, entrepreneur, rue Inkerman, 49.
 4082. VAILLANT-HERLAND (Eug.), O. ✚, O. ✚, vice-consul de Perse, place de Béthune, 7.
 397. VAILLE (M^{lle}), institutrice, rue des Tours, 44.
 2438. VALABRÈGUE (Georges), ✚, chef d'Escadron à l'État-Major du 4^{re} Corps d'armée,
 rue Nationale, 289.
 3230. VALDELIÈVRE (Paul M^{me}), square Jussieu, 6.
 494. VALDELIÈVRE (Alfred), fondeur en cuivre, square Dutillieul, 7.
 3075. VALENTIN (A), pharmacien, rue de Wazemmes, 79.
 232. VALÈRE (le frère), directeur du pensionnat des Maristes, rue des Stations, 479.
 3263. VALIN (G.), bandagiste, rue Esquermoise, 36.
 3084. VALLET (Léon), boulevard de la Liberté, 223.
 708. VAN BUTSÈLE (Edmond), courtier, rue Nicolas-Leblanc, 7.
 4463. VAN BUTSÈLE (Louis), apprêteur, rue d'Arras, 66.
 4778. VANDALLE (H.), négociant, parvis St-Michel, 48.
 4088.* VANDAME (Émile), brasseur, rue Royale, 402.
 4089. VANDAME (Georges), brasseur, rue de la Vignette, 65.
 2063. VANDAME (Joseph), brasseur, rue de Tenremonde, 40.
 2437. VAN DEN BAVIÈRE, principal clerc de notaire, place de Strasbourg, 6.
 4559.* VANDENBERGH, I. , architecte, boulevard de la Liberté, 46.
 2336. VAN DEN BULCKE, architecte, rue de Valmy, 30.
 2537. VANDENBUSSCHE (Gaston), négociant, rue André, 30.
 442. VAN DEN HERDE, Adolphe (dit Séraphin), , horticulteur, Vice-Président de la
 Soc. rég. d'Horticulture du Nord, rue du Faubourg-de-Roubaix, 441.
 1055. VANDENIENDE (Jules), négociant en épicerie, rue des Guinguettes, 54.

2396. VANDERGRACHT, représentant des Mines d'Anzin, rue de Bourgogne, 17.
 2904. VAN DER SMISSSEN (A), rue Jeanne d'Arc, 98.
 2553. VANDERVINCK (M^{me} veuve), propriétaire, rue du Faubourg-d'Arras, 2.
 2065. VAN DE WALLE, rue Nationale, 270.
 783. VANDEWEGHE (Albert), filateur de lin, rue Patou, 4.
 4819. VANDORPE-GRILLET, négociant, rue Gombert, 5.
 2763. VANESTE (Auguste), bijoutier, rue Nationale, 90.
 2664. VAN GREVELYNGHE (Ernest), chimiste, place de Tourcoing.
 73. VAN HENDE, I. $\frac{1}{2}$, président du musée de numismatique, rue Masséna, 50.
 2281. VANLAER (Emile), notaire, boulevard de la Liberté, 84.
 2033. VANLATON (M^{me} L.), rue du Molinel, 44.
 2266. VAN MANSART, propriétaire, rue de l'Hôpital militaire, 108.
 3404. VANNELLE (Arthur), rue de la Justice, 56.
 4694. VAN REMOORTÈRE, ancien magistrat, rue Stappaert, 40.
 3146. VANTOUROUT, propriétaire, boulevard de la Liberté, 448.
 2569. VAN TROOSTENBERGHE (Théophile), courtier en fils, rue Jean Bart, 24.
 4085. VANVERTS, pharmacien, rue de Paris, 199.
 2814. VARAIGNE (Louis), propriétaire, rue Brûle-Maison, 84 bis.
 3427. VAROS-SANTENAIRE, négociant, quai de la Basse-Deûle, 46.
 3420. VASSEUR (Ed. fils), rue de Loos, 58.
 3121. VATINELLE (Jules), représentant, rue Barthélemy-Delespaul, 160.
 4083. VENOT $\frac{1}{2}$, vico-consul d'Espagne, boulevard de la Liberté, 39.
 1436. VENNIN, brasseur, rue du Quai, 22.
 2238. VERBEKE (Léon), tailleur, rue Masurel, 6.
 2150. VERBIEST (Paul), agent de change honoraire, rue Solférino, 250.
 2062. VERCOUSTRE (Léon), vérificateur des douanes, rue de Flandre, 40.
 2493. VERDIER (Jean), négociant en charbons, rue Solférino, 225.
 2755. VERHAEGHE, ancien notaire, rue Colbert, 29.
 3454. VERIN (Emile), négociant, rue de Thionville, 44.
 4702. VERLÉ, chef du service extérieur du Gaz de Wazemmes, place Cormontaigne, 3.
 563. VERLEY (Charles), C. $\frac{1}{2}$, ancien prés. du Trib. de Com., rue de Voltaire, 40.
 2885. VERLEY (Madame Benjamin), rue Marais, 13.
 4793. VERLEY-BIGO (Pierre), banquier, rue Royale, 49.
 4445. VERLEY-BOLLART, banquier, boulevard de la Liberté, 9.
 2707. VERLEY (Gaston), rue Royale, 113.
 2960. VERLEY (Georges), négociant, rue Marais, 24.
 2526. VERLINDE (Auguste), constructeur, boulevard Papin, 4.
 45. VERLY, $\frac{1}{2}$, homme de lettres, vice-président honoraire, rue Solférino, 7.
 737. VERMESCH, représentant, rue Grande-Chaussée, 26.
 2428. VERMERSCH (Albert), docteur en médecine, rue des Postes, 97.
 2135. VERNIER (Achille), rue de Thionville, 28.
 3256. VERSCHOORE (Henri), peintre, rue de Fives, 48.
 436. VERSTAEN, avocat, rue de Tenremonde, 7.
 1992. VIART (Henry), courtier de commerce, rue de l'Hôpital-Militaire, 412.
 2754. VIEUILLE (Félix), ingénieur, rue de Bourgogne, 52.
 2408. VILLAIN (Paul), architecte, Boulevard Bigo-Danel, 22.
 2232. VILLAIN (Roméo), constructeur, rue des Rogations.
 358. VILLERVAL, A. $\frac{1}{2}$, directeur de l'école primaire, rue à Flens.
 3093. VILLETTE (Eugène), industriel, boulevard Bigo-Danel, 2.
 854. VILLETTE (Paul), chaudronnier-constructeur, rue de Wazemmes, 37.
 402. VINCENT (Georges), agent d'assurances, rue Desmazières.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

594. VIRNOT (Urbain), négociant en produits chimiques, rue de Gand, 2.
785. VIRNOT (Victor), négociant, rue de Thionville, 36.
3446. VITTE (Lucien), rue Princesse, 65 bis.
2749. WACHMAR (Cyrille), représentant de commerce, rue des Postes, 42.
312. WALLAERT (Auguste), anc. président du Trib. de Commerce, b⁴ de la Liberté, 23.
969.* WALLAERT-BARROIS (Maurice), manufacturier, boulevard de la Liberté, 44.
2395.** WALLAERT (Georges), manufacturier, rue de Bourgogne, 27.
46. WANNEBROUCQ (M^{me}), rue Jacquemars-Gielée, 25.
568. WANNEBROUCQ (P.), représentant, rue de Bourgogne, 26.
4423. WARREN-PRÉVOST, propriétaire, rue Jacquemars Gielée, 46.
4828. WARREN (fils), constructeur, boulevard Montebello, 54.
278. WARGNY, fondeur en cuivre, juge au Tribunal de Commerce, rue de Valmy, 1.
70. WARIN (M^{lle} Émile), propriétaire, boulevard de la Liberté, 497.
69. WARIN, A. G., propriétaire, administr. des hospices, boulev. de la Liberté, 497
2557. WARTRUX (Louis), rue Faidherbe, 45.
2740. WATRELOT-LELONG (M^{me}), propriétaire, rue du Palais, 2.
803. WATTEAU (E.), négociant en charbons, rue Jean-sans-Peur, 46.
4866. WATTIER (Edmond), entrepreneur de bâtiments, rue Solferino, 434
2347. WATTRIGANT (Louis), industriel, quai de la Basse-Deûle, 80.
4946. WAUQUIER (Georges), constructeur, rue Brûle-Maison, 99.
575. WEBER (M^{me} veuve), rue des Fossés-Neufs, 59.
4763. WEBER (Victor), conducteur principal des Ponts et Chaussées, b. Bigo-Danel, 36.
2404. WEMAERE (Constant), négociant, rue Solferino, 222.
827. WERQUIN (Edouard), avocat, rue des Fossés, 8.
3428. WIBAUT (Mlle), rue Brûle-Maison, 65.
848. WIGART-BUTIN, négociant en toiles, boulevard Victor-Hugo, 38.
2958. WILLM (Edmond), professeur à la Faculté des Sciences, rue Nicolas-Leblanc, 32.
2682. WISEUX (M^{me} Paul), propriétaire, rue de Paris, 84.
767. WUILLAUME (Em.), négociant, parvis Saint-Michel, 9.
2073. ZAMBEAUX (Louis), ingénieur des manufactures de produits chimiques du Nord,
rue des Canoniers, 42.

Linselles.

2483. D'HALLUIN (Albert), propriétaire.
1048. HENNON (Jean), filateur.
4966. LEQUIEN, pharmacien.

Lomme

1924. CORMAN (Émile), propriétaire.
2250. GROSSSEAU, J., avocat, professeur à la Faculté catholique de Lille.
4251. JOLIVET (G.), propriétaire.
2046. ROSSIGNOL-LEFEBVRE (Émile) fils, distillateur au Marais de Lomme.
307. VERSTRAETE (Eugène), propriétaire.

Lompret (Nord).

- 2379.* HOUZET (Désiré), négociant.

Londres.

- 4478.** J. FORSTER, docteur en médecine, Buckingham Palace Road, 429, S. W.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

Lees (Nord)

2359. BILLON, ✱, docteur en médecine, ancien maire.
2770. GUILLEMAUD (Charles), flateur.
4429. GUILLEMAUD (Philippe), flateur de lin.
862. LAINÉ, distillateur.
4057. LEPEBS (J.-B.), fabricant de toiles, rue de l'Église, 62.
337. LEQUENNE, propriétaire, Grande Route de Béthune, 462.
497. TOUSSIN (M^{me} Gustave), propriétaire, château de Longchamp.
4676. WALARE, instituteur.

Lys-lez-Lannoy.

4728. DELANTOY (Louis), flateur de lin.

Marchiennes.

3009. Bocquet, instituteur.

Marcq-en-Barœul.

2806. BÉRIOT (Gustave), rue de Lille, 20.
4958. CATRY-DESPRETZ, industriel.
2293. DE JONCKÈRE (Heuri), propriétaire, rue Moutgolfier, 34.
2008. DUCROQ (Paul), notaire.
4552. JOUBIN (J.), contrôleur en retraite des contributions indirectes.
4945. MULLIEZ-SAMIN, propriétaire.
2253. VANDERHAGHEN (M^{me} Georges), brasseur.

Marquette.

4022. LAGACHE, instituteur.
2668. LARIVIÈRE (René), directeur de la maison J. Scribe et fils.
2229. VERLEY-DESCAMPS, administrateur-directeur des Amidonnorie et Rizerie du Nord.

Marquillies.

481. BRAME (Max), conseiller général, fabricant de sucre.

Maubeuge.

2978. PESANT-DELMARLE, industriel.
4860. MAMET, lieutenant d'infanterie au fort d'Hautmont.

Mazingarbe.

4712. LEFEBVRE (Carlos), maire.

Melbourne (Australie).

4744. ** PHALEMPIN (Charles), C. $\frac{1}{2}$, directeur du Comptoir national d'Escompte de Paris.

N° d'ins- MM.
cription.

Mons-en-Barœul.

- 2448. BERLINGUEZ (M^{me}), route de Roubaix, 7.
- 2214. BOUCQUEY-RICHARD, route de Roubaix, 41.
- 2874. CHANTRY (Henri), propriétaire.
- 2662. DEBAYSER (Camille), négociant.
- 1581. DELESPAUL-CARDON, propriétaire, route de Roubaix, 45.
- 642. DESORLAIN, propriétaire, rue Neuve.
- 3004. GABET (Nelly Mlle), route de Roubaix.
- 539. LEFÈVRE-LELONG, représentant, route de Roubaix, 59.
- 2924. PINSON-PENET (Mme Vve), route de Roubaix, 411.
- 786. VERNOT (A.), négociant.

Mont-à-Leux.

- 1404. DUPORTAIL (Jean-Baptiste), boulangerie mécanique.

Montauban.

- 715. CRÉPIN (H.), Directeur départemental des Postes et Télégraphes.

Montmédy.

- 1860. MAMET, lieutenant au 145^e de ligne.

Mouchin (Nord).

- 2260. VARLET (Pierre), propriétaire.

Mouscron.

- 2765. DE GETTER, ingénieur.
- 3027. GRAVELINE-DUBIEZ, fabricant.

Mouveaux (près Roubaix).

- 2495. DUBRULE (Paul), propriétaire.
- 963. MASUREL-JONGLEZ (M^{me} Vve), route de Lille.
- 2027. VALLOIS-ROMBAUD, employé de commerce.

Nancy.

- 874. DUSSOURT, ✱, receveur principal des Postes, rue Saint-Lambert, 6.
- 2659. ARON (colonel) O. ✱, Directeur de l'artillerie, rue de Toul, 26.

Neuville-en-Ferrain.

- 3064. DUMORTIER-MOURAUX, propriétaire.

Nouméa (Nouvelle-Calédonie).

- 2947. TELL (E.), directeur des Services pénitentiaires.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

Oignies (P.-de-C.).

2583. BOULANGER (Charles).
2322. CHASSAN (Léon), pharmacien.

Opetiki (Nouvelle Zélande. — Via Auckland).

1642. R. P. LANNUZEL, missionnaire apostolique.

Oran.

4589. KIENER (Th.), juge suppléant au tribunal.

Paris.

2859. ARNETTE (Roger), docteur en droit, avocat à la Cour d'appel, b^d Haussmann, 44.
4864. BEAMISH, administrateur de l'Agence des Voyages Économiques, rue du Faubourg-Montmartre, 47.
2045. CANNISSIÉ-TESTELIN, caissier central du Mont de Piété, rue François Miron, 82.
4930. CUVELIER (Félix), propriétaire, boulevard Haussmann, 103.
704. CREPY (Alfred), propriétaire, rue de la Faisanderie.
4086. CREPY (Auguste), rue de Flandre, 423.
2523. DESCAMPS (Auguste), boulevard Beauséjour, 4, Passy.
227. DESCAMPS (M^{me} J.), rue de l'Aqueduc, 5.
2605. DESBROCHES (G.) * directeur de la S^{te} G^{ie} française des Voyages et Excursions rue du Faubourg-Montmartre, 21.
2860. DUBOST (William), agent de change, rue Gallon, 5.
766. DU BOUSQUET, *, †, Ingénieur en chef de la Traction au chemin de fer du Nord.
2874. EYSSAUTIER (Auguste), directeur du Crédit Lyonnais, rue du Débarcadère, 42.
2862. GALLOIS, explorateur, rue Saint-Honoré, 408.
2. GUILLOT (E), I. †, professeur au Lycée Charlemagne, rue Thénard, 9.
570. JACQUIN (E.), insp.-chef de service au Ch. de fer du Nord, rue de Chabrol, 42.
4656. JAMONT, C. *, †, †, †, Général-Inspecteur, Membre du Conseil supérieur de la Guerre, chargé de missions spéciales.
3400. JUNOT, directeur de l'agence des Voyages Pratiques, rue de Rome, 9.
4984. LÉCHELLE, chef adjoint du Mouvement au chemin de fer du Nord.
407. LEFEBVRE (Ernest), (de la maison Aug. Crepy), rue du Pont-Neuf, 24.
2888. * LE GLAY (André), A. †, avenue Kléber, 59.
96. ** RENOUDARD (Alfred) A. †, adm^r gén^l des S^{tes} techniques, rue Mozart, 49.
2833. SAUTAI (Charles), propriétaire, rue des Écuries-d'Artois, 29.
2094. SAUVAGE (Maxime), lieutenant au 43^e de ligne, rue Montessuy, 2.
4. SUÉRUS (Raoul), I. †, censeur au Lycée St-Louis, 44, boulevard St-Michel.

Péronehica.

2259. BOUCHERY (Henri), directeur de peignage.

Poix-du-Nord.

950. WILLIOT (Zulmar), propriétaire.

Pont-à-Marcq.

4680. CUVELIER (Paul), propriétaire.

Pont-de-Nieppe (Nord).

2684. CHIEUS-RENOU, brasseur.

Pont-à-Vendin (Pas-de-Calais).

4906. LEGRAND (J.), directeur de sucrerie.

Quesnoy-sur-Deule.

2847. DERVAUX (Maurice M^{re} Vve), filateur.

4655. LEPERCO-GRUYELLE (Madame Paul), fabricant d'huiles.

Quiévrechain.

4938. PORTIER, directeur des mines de Crespin.

Rencq.

2030. DELABOUSSE (Lucien), fabricant.

Ronchin.

483. GROLEZ-LEMAN (Henri), propriétaire, route de Douai, au Petit-Ronchin.

4094. GROLEZ (Jules), pépiniériste.

Roubaix.

2042. ALLARD (Alphonse), entrepreneur, rue Notre-Dame, 24.

2706.* ALLART, ancien maire, Grande-Rue, 444

2973. AST (Jules), rue du Collège, 443.

4653. BALLIN-GUERMONPREZ, rue de Lannoy, 201.

2067.* BASTIN (Alexandre), boulevard d'Armentières, 108.

2690. BAYARD (Alfred), propriétaire, rue Boucher-de-Perthes, 89.

775. BAYART (Charles), fabricant de tissus, rue de la Fosse-aux-Chênes, 33.

894. BAYART (Alexandre), commis-négociant, boulevard de Strasbourg, 86

782. BECQUART (Louis), négociant en laines, rue de la Fosse-aux-Chênes, 47.

3499.* BENOIST (Hilaire), rue d'Alsace, 56.

4246. BERNARD, docteur en médecine, rue Pierre-Motie, 55.

3429. BERNARD, bois de teinture, rue des Longues Hales, 23.

3025. BERT (Alphonse), rue d'Alsace, 29.

3020. BERTRAND, rue Inkermann, 38.

4872.* BLONDET (Louis), rue de l'Industrie, 53.

3473. BOESPFLUG (E.), place de la Gare, 46.

2944. BONNET (J. fils), rue Vauban, 47.

429. BORAIS (M^{re}), institutrice, rue des Anges, 74.

3489.* BOSSUT-SCREPEL, boulevard de Paris, 408.

394. BOSSUT (Émile), négociant, Grande-Rue, 5.

342. BOSSUT-PLICHON, négociant, Grande-Rue, 3.

772.* BOULENGER (E.), négociant en tissus, place Chevreuil, 44.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

3488. BOURASSEAU, représentant, maison Michan et Cie, rue Nain, 53.
 789. BOYVAL (Émile), pharmacien, rue de Lannoy, 406
 4467. BRACKERS-D'HUGO, fabricant, rue Dammartin, 47.
 2476. BROQUET-FRANCHOMME, négociant, rue du Vieil-Abreuvoir, 39.
 1944. BROWAËYS (J^e), rue de Fontenoy, 72.
 485. BULTEAU-GRIMONPREZ (Ferdinand) $\frac{1}{2}$, négociant, rue Pierre-de-Roubaix 7.
 2849.* BULTEAU (Victor), rue du Collège, 464.
 4392. BUTRUILLE (le docteur), rue du Château, 43.
 3470.* CAILLE (Victor), Grande-Rue, 76.
 4425. CARISSIMO (Florent), fabricant, rue Nain, 47.
 772. CARISSIMO (Henri), négociant, rue du Grand-Chemin, 68.
 3204.* CATEAU-HANNART (Alexandre), rue Dammartin, 20.
 4914.* CATTEAU (Ernest) fils, rue de la Fosse-aux-Chênes, 76.
 4900. CATTEAU (J.), employé de commerce, rue Ste-Thérèse, 67
 2036.* CATEAUX-LEGRAND, fabricant, rue de la Fosse-aux-Chênes, 23.
 3204.* CAU (Joseph), filateur, rue du Collège, 225.
 2489. CHATTELYN (Félix), avocat, rue Mimerel, 45.
 3478. CLÉTY, avocat, rue du Collège, 478.
 2976. COCHETEUX (L.) rue du Fontenoy, 46.
 2485.* CORZ (René), commissaire-priseur, rue du Moulin, 53.
 4575.* CONSTANT, pharmacien, boulevard de Paris, 4.
 962. CORDONNIER (Eugène), fabricant au Petit-Beaumont, au Château, rue de Lannoy
 466. COULBAUX (M^{lle}), A. $\frac{1}{2}$, directrice de l'Institut Sévigné, rue du Grand-Chemin.
 3476. COUVREUR (Victor), rue des Fabricants.
 4837. CRAVERI (Annibal), boulevard de Cambrai, 40.
 2872. DANIEL, école de commerce, rue de la Concorde, 24.
 3274. DEBLOCK (Albert), pharmacien, rue de l'Épeule, 178.
 866. DECHENEAUX (Edouard), courtier, rue de Lille, 54.
 3134. DEGRAEVE (ÉMILE), manufacture de caoutchouc, rue du Coq Français.
 747. DEHESDIN (Ch.), fabricant de tissus, rue Dammartin, 40.
 4421.* DELAOUTRE (A.), propriétaire, Grande-Rue, 33.
 2548. DELATTRE-COUROUBLE (Georges), rue Pauvrée, 9.
 3486. DELATTRE (Paul), boulevard Gambetta, 49.
 3475. DELEDALLE (Henri), rue Nain.
 2638. DELERUE (Eug.) greffier du Trib. de Comm de Tourcoing, rue Dammartin, 28.
 2639. DELESALLE (Ch.), agent d'assurances, rue Dammartin, 33.
 4259. DELMASURE (Ernest), boulevard d'Armentières, 400.
 2502.* DELMASURE-DUJARDIN (Gustave), rue de Nouveaux.
 2781.* DELVAS, négociant, boulevard d'Armentières, 449.
 2670. DEMILLY (Arthur), négociant, rue Pauvrée, 19.
 864. DESBONNETS (Alfred, fils), négociant, rue Mimerel, 4.
 2844. DESCHODT (Georges), pharmacien, Grande-Rue, 26.
 3472.* DESPATURE (Victor), (maison Thérin et Cie), rue Fosse-aux-Chênes.
 2499.* DESPATURE-GRYMONPREZ, membre de la Commis. adm. des Hosp., r. d'Inkermann.
 910.* DESPRÈS (Léon), propriétaire, rue Mimerel, 8.
 3474. DESPRETZ (A.), rue de Lorraine, 34.
 748.* DESBOUSSEAUX (Richard), négociant en tissus, rue du Grand-Chemin, 46.
 2975. DESTOMBES (Ant.), rue du Grand-Chemin, 88.
 2035.* DESTOMBES (Louis), entrepreneur, rue Neuve, 21.
 2044. DESTOMBES (Paul), architecte, rue de Lille, 64.
 3032. DESTOMBES (Pierre), boulevard de Cambrai, 33.

N^o d'ins-
cription.

NM.

3037. DEVEUGLE-QUINT, rue de Lille, 478.
 3240*. DEWAGHERNAERE (Oscar), marchand tailleur, rue de la Gare,
 627. DE VILLARS (Alphonse), négociant, boulevard de Paris, 431.
 3266. DEWITTE (Georges), négociant, rue d'Inkermann, 98.
 2549. D'HALLUIN-GROUSET, rue Pellart, 474.
 882*. DHALLUIN-LEPERS, (Jules), fabricant, rue de la Fosse-aux-Chênes, 27.
 3038. DHALLUIN (Paul), rue du Moulin, 50.
 3094. D'HELLEMMES, rue Pellart, 19.
 2679. DIDRY (Fidèle), pharmacien de 1^{re} classe, rue Notre-Dame, 32.
 754. DILIGENT (Ém.), professeur, rue d'Inkermann, 57.
 3195*. DILLIES (Paul), chez M. Wattel, rue Fosse-aux-Chênes, 64.
 2804. DOMANGE (Charles), dir. du Compt. national d'Esc. de Paris, r. Charles-Quint, 27.
 3084. DOUTRELINGUE, rue de la Gare, 49.
 3210*. DROULERS (Charles fils), Grande-Rue, 102.
 594. DROULERS-PROUVOST (Ch.), distillateur, Grande-Rue, 408.
 4423*. DRUON-VOREUX (A.), négociant, boulevard de Paris, 44.
 2441*. DUBURCQ, pharmacien, contour St-Martin, 40.
 3183. DUCHESNE (Jules), rue Mimerel, 42.
 3239. DUCOULOMBIER (Henri), boulevard de la République, 65.
 2483. DUJARDIN (Pierre), pharmacien, rue du Vieil-Abreuvoir
 914. DUPIN, (Eugène), rue Charles-Quint, 32.
 4974. DUPONT (A.-F.), rue Racine, 48.
 890. DURANT (Clément), négociant en tissus, rue de la Gare
 652. DUTHOIT-DELAOUTRE, rue Saint-Georges, 35.
 3480*. DUVINAGE (Arthur), rue de l'Industrie, 72.
 4446. BECKMAN (Henri), agent général d'assurances, Grande-Rue.
 4424*. ELOT-DUVILLIER, fabricant, boulevard de Paris, 67.
 454. ERNOULT (François), apprêteur, rue du Grand-Chemin, 77.
 3425*. FACQUES (Henri), rue St-Antoine, 40 bis.
 463. FAIDIERBE (Alexandre), 1. rue Isabeau de Roubaix, 47.
 464. FAIDIERBE (Aristide), instituteur, rue Brézin, 50.
 3248. FAUVERGHE, pharmacien, rue du Fresnoy.
 349. FERLIE (Cyrille), négociant, rue Neuve, 27.
 3033. FÈVRE (V.), rue du Pays, 46.
 3498*. FLORIN (Auguste), rue de la Fosse-aux-Chênes, 25.
 4461*. FLORIN-CHOPART, propriétaire, boulevard de Paris.
 4648. FLOUQUET (A.), négociant, rue de Lille, 99.
 4882. FONTAINE, notaire, rue St-Georges, 36.
 864. FORT (J.) négociant en tissus, rue de Lille, 44.
 2923. GAILLARD, directeur de l'école de la rue Turgot.
 4652. GAILLET (Emile), rue Charles-Quint, 40.
 2486*. GAMBART (René), docteur en droit, rue Nain.
 3479*. GAYDET (Paul), rue du Grand-Chemin, 48.
 3487. GÉNU (Edouard), rue Pellart, 35 bis.
 245. GERNEZ, A. 1. directeur de l'institut Turgot, rue de Soubise, 35.
 3484. GRIMONPREZ (Paul), rue du Chemin de Fer, 9.
 2487*. GRUMBACH (S.), huissier, rue des Fabricants.
 3200*. GUGGENHEIM (Samuel), rue de l'Industrie, 49.
 3267. HANNOTTE-DEMANNE (M^{me}), propriétaire, boulevard de Cambrai, 5.
 3244. HAZEBROUCK-PIAT (Madame), propriétaire, rue du Collège, 167.
 393. HENDRYCKX (Georges), négociant, au Raverdy.

N^{os} d'ins-
cription

MM.

395. HEINDRYCKX (Albert), négociant, boulevard de Paris, 127.
 2068. * HOPPMANN, négociant, rue Neuve, 34.
 1149. * IZART (Jules), négociant en tissus, rue d'Isly.
 3184. * JOURDIN (Albert), rue de Lille, 125.
 2066. * JOURDIN (Aug.), rue Vauban, 14.
 164. JUNKER (Ch.), I , filateur de soie, rue d'Avelghem, 58.
 2484. KOSZUL (Julien), directeur de l'Ecole nationale de musique, rue Charles-Quint
 2276. LABORDE, professeur au lycée de Tourcoing, boulevard de la République, 33.
 3196. * LAGACHE (Julien), président de la Chambre de Commerce, rue Pellart, 27.
 3190. * LAMANÉ, vétérinaire, boulevard Gambetta, 41.
 3043. DE LANOË père, rue Vauban, 25.
 3044. DE LANOË fils, rue Vauban, 25.
 2581. LAUBIER (Jules), employé, rue de Lille, 77.
 640. * LEBURQUE (Oscar), A. , négociant en tissus, rue de la Gare, 94.
 1024. * LECLERCQ (Louis, fils), fabricant, rue Saint-Georges.
 3193. * LEFEBVRE (Léon), rue de Tourcoing, 6.
 1644. * LEPLAT (César), directeur de la Maison Fr. Boussus, rue du Pays, 27.
 2738. * LEPOUTRE, docteur en médecine, rue de Lannoy, 4.
 3045. LEPOUTRE (L.), rue Pellart, 35.
 3208. * LESTIENNE (Waldemar), rue Neuve, 60.
 3083. LEVEUGLE, Grande Rue, 262.
 2490. * LÉVY (Michel), rue Mimerel.
 2901. LORIDAN-DESTOMBES (M^{me} Charles), négociant, rue Chanzy, 59
 2475. LOUCHEUR-FACQUES, négociant, Grande Rue, 40.
 849. MANCHOULAS (Félix), négociant, rue Mimerel, 17.
 3069. MASUREL (Carlos), boulevard de Paris, 78.
 2488. MASUREL (Eugène), rue du Château, 44.
 552. MASUREL (Paul), négociant, à Barbieux
 156. MASUREL-WATTINE (J.), négociant, rue du Chemin de Fer, 48
 2912. MATHON-BERTRAND (Henri), négociant, boulevard d'Armentières, 112
 3177. * MATHON (Eugène), boulevard d'Armentières, 114.
 2913. MATHON (Pierre), négociant, boulevard d'Armentières, 112.
 1500. * MATHON (Georges), rue d'Alsace, 26.
 860. MEILLASSOUX, teinturier, rue Saint-Jean, 30.
 3164. * MEILLASSOUX (Albert), Grande Rue, 222.
 3053. MESSELIN (H.), rue Dammartin, 75.
 3082. MONMARCHÉ, rue Monge, 13.
 3068. MONTAIGNE, J., docteur en médecine, rue de l'Ommelet, 160.
 370. MOTTE-DESCAMPS, filateur, rue du Château, 47.
 369. MOTTE (Georges), filateur, boulevard Gambetta, 27.
 337. MOTTE-VERNIER (Louis), négociant, rue Neuve, 56.
 451. MOTTE (Albert), manufacturier, boulevard Gambetta, 23.
 2494. * MOTTE (Eugène), industriel, rue Saint-Jean.
 3185. MOUSSET, rue Charles-Quint, 25.
 1719. NEBOUSSEL, expert-comptable, rue Neuve, 23.
 3192. * NOBLET (A.), rue de la Gare, 29.
 1536. * OUDAR (Achille), négociant, rue de l'Industrie, 59.
 3039. PARKY (D.), rue du Chemin de Fer, 21.
 3062. PATTY-DERVILLE, Grande Rue, 59.
 2326. PAULIN-PARENT, négociant, rue de la Fosse-aux-Chênes 39
 3036. PENNEL (Auguste), rue du Cuir, 63.

d'ins-
cription. MM.

2424. PENNEL (M^{re} Jean-Baptiste), rue de Lille, 24.
 2482. * PEREZ (Maurice), rue du Pays, 40.
 2357. PERRELET (Paul), pasteur, rue des Arts.
 3264. PIAT-AGACHE, fabricant, place de la Liberté, 20.
 2722. * PILLOT (René), courtier-juré, boulevard de Paris, 46.
 4948. PLANQUART-COURRIER, entrepreneur, rue du Caroir, 20.
 2335. POIRIER, directeur de la Société générale, rue de la Gare.
 4440. * POLLET (César), fabricant, rue Nain, 38.
 4437. POLLET-MOTTE (Joseph), boulevard Gambetta, 23.
 3494. * POUTRAIN (Edouard), rue Blanchemaille, 64.
 3222. * PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE.
 4039. PROUVOST (Amédée fils), peigneur de laines, boulevard de Paris, 49.
 2384. PROUVOST-MASUREL (Paul), fabricant, rue des Fabricants, 58.
 2685. QUINT (Ch.), brasseur, rue du Moulin, 53 bis.
 2632. RASSON (Edouard), industriel, boulevard de Paris, 47.
 457. REBOUX, (Alfred) $\frac{1}{2}$, rédacteur en chef du *Journal de Roubaix*, Grande-Rue, 71.
 2723. * REICHENECKER (Emile), fabricant, rue Dammartin, 21.
 3474. * REQUILLART (Victor), rue du Grand-Chemin, 66.
 333. ROGIER (Moïse), entrepreneur, rue de Lorraine, 40.
 2684. ROTAU, fabricant de quincaillerie, rue Neuve, 47.
 889. ROUSSEAU (Achille), maison Allart-Rousseau, Grande-Rue, 142.
 2077. * ROUSSEL (Edouard), fabricant, rue des Arts, 137.
 607. ROUSSEL (Emile), teinturier, rue de l'Épeule, 151.
 3205. * ROUSSEL (Ernest), boulevard de Paris, 35.
 746. ROUSSEL (François) fils, industriel, boulevard de Paris, 35.
 2635. SCHMIDT, employé de commerce, rue Pellart, 444.
 2482. SCHLIER (S.), fondé de pouvoirs de la Banque de H. Devilder et C^{ie}.
 3453. SEGARD-DEMANNE, fabricant de harnais, rue de l'Ermitage, 21.
 3085. SELOSSE (H.), rue du Château, 15.
 2291. SEYNAVE-DUBOCAGE, industriel, rue Fosse-aux-Chênes, 25 bis.
 472. SKENE, mécanicien, rue Watt, 60.
 762. STRAT (Jules), négociant en tissus, Grande-Rue, 83.
 909. STUMPFELS (Walter), commis-négociant, rue de l'Industrie, 6.
 3209. * SYNDICAT DES NÉGOCIANTS EN TISSUS, rue de la Gare, 91.
 4496. * TERNYNCK (Edmond), fabricant, le Huchon, rue Barbleux.
 3126. TERNYNCK (Félix), rue de Lille, 49.
 788. * TERNYNCK (Henri), filateur et fabricant, rue de Lille 25.
 3234. THIEULEUX-BROUX (Emile), propriétaire, rue Blanchemaille, 54.
 4243. * THOYER, directeur de la succursale de la banque de France, rue de Tourcoing.
 2492. * TOULEMONDE-PAHENT (Louis), juge au Tribunal de Commerce, rue du Pays, 12.
 3497. * TROLLER (Léon), rue Inkermann, 30.
 3034. VAHÉ (A.), rue Neuve, 43.
 4576. * VALENTIN (Auguste), filateur, rue du Collège, 90.
 2880. VANOUTRYVE (Auguste), fils, industriel, b⁴ de la République, 89.
 3014. VERLAIS (Henri), administrateur de l'Ecole des Arts industriels.
 723. VERSPIEREN (A.), assureur, rue Dammartin, 8.
 2953. VESTER (Alfred), employé, rue Ingres, 46.
 774. VINCHON (A.) fils, peigneur de laines, rue de l'Épeule, 44.
 954. VOREUX (Léon), négociant-commissionnaire, boulevard de Paris, 64.
 745. WATINE (Paul), C. $\frac{1}{2}$, rue Pauvree, 5.
 630. WATTINE-NOVELACQUE, propriétaire, boulevard de Paris, 43.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

- 3207.* WATTINNE (Auguste), rue Neuve, 29.
3203.* WEYER (Georges), rue Nain, 8.
806. WIBAUX-FLOPIN, filateur, rue Fosse-aux-Chênes, 47.
3206.* WIBAUX (René), Grande Rue, 106.
3022. WICART, rue Blanchemaille, 134.
3202.* WILLAERT (Georges), directeur d'assurances, boulevard de Cambrai, 4.
3117. WILLE (Henri), rue de l'Alma, 37.
2952. YAGER (Léon), employé, rue du Grand-Chemin, 125.

Sains-du-Nord.

2887. HIRoux (Camille), propriétaire.

Saint-Amand-les-Eaux.

2866. CAROUL (Victor), propriétaire.

Saint-André-lez-Lille.

558. CLINQUET, instituteur.
3026. FRETEUR-PARENT (Albert), rue de Ste-Hélène.
3021. PARENT-CHOQUET, rue Sadi Carnot, 11.

Saint-Denis.

146. DELIBECQUE, *, inspecteur général du Service commercial au Chemin de fer du Nord en retraite, rue des Ursulines.

Saint-Quentin (Aisne).

126. ROGER (Auguste), représentant, rue Montmorency, 22.

Seclin.

2242. BOITIAUX (Jérôme), filateur.
1014. COUVREUR (Achille), docteur en médecine
2528. DELAUNAY (Léon), propriétaire.
2284. DELCOURT, tanneur.
2283. DEMESTER (Émile), tanneur.
378. DESURMONT (Achille), filateur de lin.
1012. DESURMONT (Édouard), filateur.
2285. GAUSON (Théodore), négociant en grains.
403. GUILLEMAUD (Claude), filateur de lin.
2529. LECLERCQ (Auguste), brasseur.
2873. ROGEE-COCHETREUX (Henri), fabricant de vinaigre.
2648. SCHOTSMANS (Henri), industriel.
1590. THURT, farinier.

Templeuve (Nord)

3057. DORCHIES (H.), notaire.
3048. DUBREUCQ (Achille), brasseur.
2172. HAZARD-THIEFFRY, propriétaire.
3024. JOUNIAUX, instituteur.

N^{os} d'ins-
cription. MM.**Thumésnil-lez-Lille.**

2838. CARRETTE (Alphonse), fabricant de chicorée, rue du Faubourg d'Arras.
4299. DELEVAR (Émile), négociant.

Tokio.

OUKAWA, *, conseiller du ministère de l'intérieur au Japon.

Tourcoing.

2275. BARRENSON, directeur d'école municipale, rue du Calvaire.
4329. * BARROIS-LEPERS (Émile), C. $\frac{1}{2}$, négociant, rue de la Gare, 9.
2747. BARROIS (Henri), directeur de l'Usine à gaz.
2020. * BECQUART-HERBAUX (M^{me} V^e), propriétaire, rue de Lille, 35.
4360. * BERNARD-FLIPO (Louis), filateur, rue de Lille, 80.
4376. BERTON (Félix), représentant, rue de Paris, 174.
4247. BEULQUE (Paul), représentant, rue de la Malsence, 23.
4240. BÉGO (Auguste), ancien notaire, rue de Guisnes, 56.
2454. * BINET (Adolphe), industriel, rue Neuve-de-Roubaix, 428.
2493. * BINET (Hilaire), industriel, rue Neuve-de-Roubaix, 428.
2274. BINET (Arthur), employé de commerce, rue de l'Est, 44.
2304. BINET (Auguste), directeur du service des eaux, rue de Paris.
2028. BITTEBIÈRE (Jean), employé de banque, rue Desurmont.
2214. BON (Théodore), directeur de l'École industrielle, rue du Casino, 10.
1783. BONTE (Louis), employé de commerce, rue des Orphelins, 33.
3213. BOSSUYT, employé, place Thiers, 45.
3161. BOURGOIS (Gustave), entrepreneur, rue de la Croix Rouge, 465.
4324. BOURGOIS-LEMAIRE, commis-négociant, rue Cornelle, 45.
2643. BRUNEAU (Henri), rue de Lille, 2.
4306. BULTÉ (Eloi), receveur municipal, rue d'Havré, 23.
3162. CAILLOT (Georges), employé, rue de la Croix Rouge, 195.
2637. CALLENS (Désiré), employé de commerce, rue du Moulin, 74.
2745. CALLENS-BOUSSEMART, commis-négociant, rue du Calvaire, 47.
2745. CALLENS-DELESCUSE, rue du Sacré-Cœur, 48.
2712. CAPPELLE-SPENDER, marchand de nouveautés, rue de Tournai, 45.
4555. CARON-CAILLEAU (Victor), caissier, rue Ste-Germaine, 32.
4285. * CATRICE-LEMAHIEU (Henri), négociant, rue Desurmont, 20.
2716. CAU-DESCHAMPS, commis-négociant, rue d'Anvers, 21.
2017. * CAUDRELLIER, docteur en médecine, rue du Calvaire.
920. CAULLIEZ-LEURENT (Maurice), industriel, rue du Dragon, 43.
4284. * CLARYS (Jules), pharmacien, rue Delobel, 29.
2903. COLOMBIER-LEBLANC (Alexandre), employé de commerce, rue Winoc-Chocquesel.
3067. CORDIER-MEURISSE, rue St-Jacques, 49.
2053. CORNET-LESUR, représentant, rue de Tournai.
2045. COURTOIS-CORDONNIER, fabricant de bonneterie, rue Nationale, 428.
4634. DANDOT (Célestin), négociant, boulevard Gambetta, 5.
4280. DANTOING (Charles), commis-négociant, rue de la Malsence, 47.
2824. * DEBESSCHOP-DESTOMBES, industriel, rue Desurmont, 53.
4245. * DEBONGNIES (Alphonse), négociant rue de Guisnes, 90.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

1409. DECONINCK-DUMORTIER (Louis), représentant, rue de la Latie, 51.
 2629.* DECONINCK (Ernest), industriel, rue du Haze, 75.
 2199. DELAHOUSSE-BOUCHART, représentant de commerce, rue de Gand, 89.
 2603. DELAHOUSSE (Édouard), représentant, rue de Guisnes, 100.
 2713. DELAHOUSSE (Jean), commis-négociant, rue St-Barbe, 22.
 1296.* DELEMASURE-FLAYELLE (François), bonnetier, rue de Tournai, 89.
 1968.* DELEPOULLE-JOIRE, négociant, rue Leverrier, 19.
 1730. DELEPOULLE-JOMBARD (Paul), négociant, rue des Ursulines, 30.
 2479. DELESCLOSE (Edouard), employé d'Administration, rue de la Blanche-Porte.
 2689. DELPUTTE (Louis), fabricant, rue d'Havré, 15.
 3215. DELREUX (Auguste), employé, rue de l'Abattoir, 27.
 1893. DELAUE (Louis) représentant de commerce, rue Motte, 22.
 1523. DELTOUR (Cyrille), négociant, rue Jacquart, 23.
 1632.* DERVAUX (Eugène), rue St-Jacques, 60.
 2634. DERVAUX (Paul), industriel, rue d'Anvers, 74.
 2081. DESCHENAKER (Camille), fabricant, rue Neuve-de-Roubaix.
 2719. DESFERRET (Charles) E^e de C^{oe} rue de Guisnes, 73.
 1892. DESNOTETTES (Charles), représentant de commerce, rue de la Cloche, 67.
 2203. DESPINOY, pharmacien, rue de Lille, 34.
 1258.* DESTOMBES (Emile), courtier juré, rue Jacquart, 28.
 1408. DESTOMBES (Georges), courtier, place Thiers, 14.
 1379. DESTOMBES (Gustave), représentant, rue Jacquart, 28.
 2597. DESTREBECQ (B.), marbrier, rue Nationale.
 1401.* DESURMONT-JONGLEZ (Théodore), filateur, rue de Gand, 4.
 936. DESURMONT (Félix), filateur de laines, rue de Lille, 79.
 1289.* DESURMONT-JOIRE (Paul), négociant, rue de Gand, 23.
 934. DESURMONT (J.-B.), négociant en laines, rue Jacquart, 67.
 933.* DESURMONT (Jules), négociant en laines, rue St-Jacques, 37.
 2087. DESURMONT-MOTTE (Jules), rue des Ursulines, 19.
 2079.* DESURMONT (Georges), propriétaire, rue de Gand.
 1432. DEVILLERS (E.), huissier, rue d'Havré, 7.
 2204. DEWEZ (Émile), employé de commerce, Grande-Place.
 1822.* DIDRY-DUBRULE (Paul), brasseur, rue Winoc-Chocqueel, 133.
 3086. DIÉVAL, rue Winoc-Chocqueel, 70.
 603. DISSARD, percepteur des contributions directes, rue de l'Abattoir, 46.
 2016. D'ORGEVILLE BOURDEL, négociant, rue Verte, 93.
 1338. DUBOIS (Auguste), pharmacien, rue du Tilleul, 50.
 2263. DUBREUILLE, professeur au lycée, rue de Boulogne, 25.
 1284. DUCOULOMBIER (Jules), commis-négociant, rue Martine, 43.
 3099. DUJARDIN-DIDRY, directeur d'assurances, rue de Tournai, 111.
 1434. DUJARDIN (Prosper), commis-négociant, rue Verte, 64.
 2026. DUJARDIN-TOULEMONDE (Jean), employé de commerce, rue Leverrier,
 2928. DUMONT, docteur en médecine, rue Fidèle-Lehoucq, 34.
 3063. DUMORTIER-DHALLUIN, fabricant, rue de Guisnes, 39.
 1051. DUPAS, directeur de l'école communale du Pont-de-Neuville.
 1378. DUPONT (Jules), commis-négociant, rue de la Cloche, 78.
 1318.* DUPREZ-LEPERS (Louis), filateur, rue des Piate, 74.
 1296.* DUQUENNOY-DEWAVRIN, négociant, rue Chanzy, 6.
 1275.* DUQUESNOY (Paul), gérant de banque, rue des Ursulines, 48.
 2504. DUTERTE (Adolphe), représentant de commerce, rue de Lille, 150.
 2927.* DUVILLIEN (Edouard), filateur de laines, rue d'Havré.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

3444. DUVILLIER (Jean), rue du Tilleul.
 296. DUVILLIER (Joseph), filateur de laines, rue du Tilleul, 62.
 4308.* DUVILLIER-LABBE (Émile), avocat, rue de l'Industrie, 3.
 4969.* DUVILLIER-MOTTE (Georges), filateur de coton, rue Dervaux.
 1385.* FALLOT (Robert), filateur, rue Winoc-Chocquet, 139.
 4367. FICHAUX, $\frac{1}{2}$, docteur en médecine, rue Faidherbe, 23.
 3077. FLIPO (Romain), rue de Guines, 30.
 4396.* FLIPO-PROUVOST (Charles), filateur, rue de Tournai, 443.
 2467. FLIPO-VALENTIN (Amand), filateur, place Thiers, 45.
 2365. FLORIN (Émile), employé de commerce, rue des Poutrains.
 4326.* FLORIN-RASSON (Jules), négociant, rue Neuve-de-Roubaix, 44.
 4288.* FOUAN-LEMAN (V^e), peigneur de laines, rue Neuve-de-Roubaix, 65.
 2812. FOURMENTIN (L.), employé de commerce, rue de Wailly, 9.
 4368. FRERE-GLORIEUX, A. $\frac{1}{2}$, imprimeur, rue de Lille, 18.
 4825. GADENNE (Henri), employé de commerce, rue des Ursulines, 7.
 4287. GIRARDET (Félix), commis-négociant, rue de l'Abattoir, 26.
 4372.* GLORIEUX-FLAMENT (Alphonse), fabricant, rue des Orphelins, 48.
 4398. GLORIEUX (Gustave), A. $\frac{1}{2}$, représentant, rue du Midi, 3.
 4160.* GRAU (Augustin), négociant en laines, rue de Lille, 60.
 2602.* GRAU (Denis), bijoutier, Grande-Place.
 4334.* GRAU-DEVÉMY, courtier juré, rue Neuve-de-Roubaix, 45.
 2890. GRIMONPREZ (Ernest), rue du Haze, 29.
 2600.* GUENOT, (A.), rue Winoc-Chocquet, 422.
 2524. GUÉRY, employé d'administration, rue du Caire, 44.
 2024.* GUTKIND (Salomon), négociant, rue Neuve-de-Roubaix, 27.
 2364.* GUTKIND (Gustave), négociant en laines, rue des Ursulines, 39.
 946.* HASSEBROUCQ (V.), $\frac{1}{2}$, A. $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, maire, propriétaire, rue de Lille, 83.
 2505.* HAYMANN, directeur de l'Agence du *Crédit lyonnais*.
 2744. HUBERT BARROS, rue de Lille, 434.
 4344.* ISRAËL-DUPONT (A.), négociant, rue de la Gare, 42.
 254. JEAN, instituteur, rue des Cinq-Votes.
 3042. JOIRE (Alexandre), filateur, rue de Lille.
 2547.* JOIRE-DESURMONT (Georges), banquier, rue de Lille, 53.
 2044.* JOIRE-WATTINNE (Jules), banquier, rue de Lille.
 927. JONGLEZ (Charles), propriétaire, rue des Anges, 18.
 928. JONGLEZ-ÉLOI (P.), filateur de laines, rue des Ursulines, 25.
 4386.* JOURDAIN (Eugène), $\frac{1}{2}$, C. $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, fabricant, rue de la Gare, 47.
 4336. JOVENHAUX (F.), gérant de filature, rue de Midi, 49.
 4246. LAMBLY-MONIER, rue du Château.
 4310.* LAPERSONNE (Ferdinand), courtier juré, rue du Dragon, 402.
 4244. LAHOCASSE-BIGO, entrepreneur, rue des Carliers, 37.
 930. LAMOURETTE-DELANNOY (Ph.), filateur de laines, rue Blanche-Porte, 58.
 2993. LANTIN (M^{me}), ancienne institutrice, rue Victor Hugo, 67.
 2904. LANGLET (A.), employé de commerce, rue de Guisnes, 412.
 4756. LECAT (Émile), négociant, Grande-Place, 3.
 4343. LECLERCQ (Gustave), entrepreneur, rue de la Boule d'Or, 24.
 2902. LECLERCQ (H.), employé de commerce, rue Jacquart, 34.
 2034. LECONTE (M^{lle} E.), directrice de l'école Sévigné, rue des Orphelins.
 2024. LEDUR (Le D^r), rue des Ursulines, 20.
 4488. LEFEBVRE-HOLLEVOET (Léon), représentant de commerce, rue de Guisnes, 75.
 2048.* LEFEBVRE-RASSON (Ch.), négociant, rue de Gand.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

2949. * LÉGER (Auguste), fondeur, rue du Moulin, 47.
 4485. LEGRAND, (René), avocat, rue d'Havré, 22.
 4781. * LEGRAND-JOIRE (Ludovic), rue d'Austerlitz, 43.
 4325. * LEHOUCQ (Jules fils), fabricant, rue des Ursulines, 46.
 4824. LELONG (Émile), employé de commerce, rue de la Malcense, 46
 4394. * LEMAIRE-CAULLIEZ (Joseph) filateur, rue de la Cloche, 41.
 4348. LEMAIRE (Henri), libraire, Grand' Place, 28.
 2633. * LEMAN-THÉRIN, propriétaire, rue de Chanzy, 24.
 4745. * LEPLAT (Émile), filateur, rue de Guisnes, 498.
 2628. * LEPLAT-DUCOURT, industriel, rue de Guisnes, 200
 4320. * LEROUX DENNIEL, négociant, rue du Bocquet, 44.
 973. LEROUX-LAMOURETTE (Ed.), filateur, rue de Dunkerque, 203.
 334. LEROUX-LAMOURETTE (Louis), filateur, rue de Dunkerque, 203.
 332. LEROUX-BRAME, (Ch.), négociant en laines, rue Delobel, 26.
 4824. LEROUX (Georges), commis négociant, rue de la Boule d'or, 44.
 4364. * LEURENT (Jean), filateur, rue du Tilleul, 59.
 2631. * LEURENT (Désiré), industriel, rue de Roubaix, 45.
 2823. * LEURENT-NICOLLE (Édouard), industriel, rue Leverrier.
 2994. LEVÊQUE (Arthur), instituteur à l'Institut Colbert, rue de Gand.
 4369. * LIAGRE (Louis), négociant en épiceries, rue de Lille, 25
 4323. * LOMBARD (Henri), négociant, rue Neuve-de-Roubaix, 446.
 929. LORTHOIS-MOTTE (Floris), négociant en laines, rue de Lille.
 4484. * LORTHOIS-RENARD (Charles), négociant, rue Nationale, 65.
 4821. * LORTHOIS-DELOBEL (Jules) négociant, rue de Lille, 72.
 2627. * LORTHOIS-SIX, industriel, place Leverrier.
 2950. LYON, instituteur, rue Saint-Pierre, 84.
 2601. * MALARD (Georges), industriel, rue de Guisnes.
 1780. * MALFAIT-DESURMONT (Louis) fils, filateur de laines, rue de Gand, 29.
 4328. MARESCAUX (Édouard), gérant de banque, rue de Guisnes, 79.
 2654. MARESCAUX (Floris), rue Ste-Barbe, 30.
 4292. * MASQUILLIER (Augustin), entrepreneur, rue de Gand, 32.
 768. MASURE VAN ELSLANDE (Eugène), fabricant de tapis, rue de Gand, 42.
 4284. * MASURE-SIX (François), A. & C^{ie}, propriétaire, rue de Lille.
 4282. * MASUREL (Edmond), filateur, Grande-Place, 22.
 325. MASUREL, (François), A. & C^{ie}, propriétaire, rue de Lille, 83.
 722. MASUREL (Albert), A. & C^{ie}, rue du Bois, 440.
 4343. * MONNIER (Léon), fabricant, rue Winoc-Chocqueel, 23.
 4975. MONTAGNE (Louis), directeur de l'Académie de musique, rue Nationale
 2636. MONTAGNE (Jean), employé de commerce, rue Verté, 57.
 923. MOTTE-JACQUART (A.), filateur de laines, rue du Pouilly, 48.
 4395. * MOTTE frères, filateurs, rue de la Gare, 43.
 4634. * MOTTE-BERNARD, industriel, rue de Gand, 47.
 2200. MOTTE (Paul), employé de commerce, rue du Prince, 34.
 3163. MOYSE (M^{me} V^e), modes, rue Desurmont, 75.
 4673. * MULLER (Félix), représentant, rue du Haze, 88 bis.
 4307. MULLIER (Jules), commis-négociant, rue du Sentier, 34.
 2635. NOEL (Auguste), directeur de filature, rue des Omnibus, 25.
 2055. ODoux (François), négociant, contour St-Christophe.
 2202. OMEZ-LEBLANC (Aug.), employé de commerce, rue de Calais.
 2484. PENNEQUIN, employé de commerce, rue de Lille.
 4619. PETIT-LEDUC (Joseph), rédacteur au *Journal de Roubaix*, rue des Pourtrains, 42.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

3088. PHILIPPE (Jean), rue du Bus, 10.
 2367. POISSONNIER (Gustave), représentant de commerce, rue du Haze, 31.
 1346.* POLLET-CAULLIEZ, négociant, square Hôtel de Ville, 2.
 2599.* POLLET (Albert), industriel, rue de Lille.
 1894. POUJET (Marcel), conducteur des ponts et chaussées, rue St-Jacques, 43.
 932. RASSON-WATINKE (E.), industriel, rue Nationale, 67
 2226. RASSON-VALENTIN (Joseph), négociant, rue Neuve-de-Roubaix, 440
 2714. REGNAULT, professeur au Lycée, rue du Sacré-Cœur, 49.
 2364. ROGIE (N.), receveur de l'enregistrement, rue Jacquart, 27.
 1894. ROBOOR-DELATTRE (Jules), imprimeur, Grande-Place, 31.
 2549.* ROUSSEAU-LIÉNART, industriel, rue Verte, 27.
 1333.* ROUSSEL (Antoine), courtier juré, rue de Lille, 97.
 2198. RUFFIN (A.), chimiste, rue Winoc-Chocqueel, 135.
 1334.* SASSÉLANGE (M^{me} V^e Ed.), rue Winoc-Chocqueel, 43.
 2643. SEGARD-SIX, négociant, boulevard Gambetta.
 2080. SCRÉPEL-JOIRE (Louis), fabricant, rue de Lille.
 1801. SEVEN-BERNION (Adolphe), commis-négociant, rue du Sentier, 23.
 1357. SIMONS-PILLE (Léon), commis-négociant, rue du Château, 26.
 1339.* SIX-BOULANGER (Alphonse), négociant, place Thiers, 52.
 921. SIX (Auguste), filateur de laines, rue du Château, 62.
 937. SIX (Édouard), négociant en laines, place Thiers.
 2929. SIX (Georges), professeur au Lycée, rue de l'Amiral-Courbet, 8.
 2595. STEINBACH (Jean), rue Motte, 5.
 2201. STUPUY (Paul), fils, professeur de musique, rue des Poutrains.
 1322.* SUEN (Philippe), boucher, rue St-Jacques, 55.
 3253. SUIN (Désiré), négociant, rue Nationale, 153.
 945. TAFFIN-BINAULD, brasseur, rue du Tillenl, 30
 1403.* THÉRY (Raymond), ancien notaire, place St-Jacques, 10.
 2747. THIERGHIEN (Charles), d^r de filature, rue du Casino, 7.
 1970.* THIERGHIEN-DESURMONT, fabricant, rue de Lille.
 1971.* THIERGHIEN-LEPOUTRE, fabricant, rue du Dragon.
 1349.* THIERGHIEN-VANDEN BERGHE, fabricant, rue de l'Alma, 34
 1358. TIBEAUTS-CAULLIEZ (Charles), représentant, rue Verte-Feuille, 49.
 1374. TIBEAUTS-CAULLIEZ (Alexandre), représentant, rue Faidherbe, 25.
 2360.* TRENTESAUX-DESTOMBES, négociant en laines, rue de Lille, 442.
 2530. VANDENDRIESCHE, employé de commerce, rue du Bois, 110.
 2746. VANDEKERKOVE-BOUSSEMARY, rue de Lille, 138.
 1376.* VEUVE VANDEPUTTE-MILLIÉ (Émile), négociant, rue Dervaux, 28.
 1314.* VAN ELSLA-DE (Joseph), négociant, rue du Haze, 27.
 548. VASSEUR (Victor), bibliothécaire, rue Nationale, 137.
 1956. VERDONCK (J.-B.), employé de commerce, rue Winoc-Chocqueel, 54.
 2363. VERMERSCH (Cyrille), filateur de laines, rue du Casino, 49.
 1278. VERMÉE, directeur de la voirie, rue de la Cloche, 68.
 2245. VIENNE-FLIPO, industriel, rue Chanzy, 43.
 1545. VIENNE, frères, charpentiers-menuisiers, rue Dupuytren, 46.
 3160. VIENNE, docteur en médecine, rue d'Austerlitz, 25.
 1953. WALTER-BOURGEOIS (M^{me}), directrice d'institution, rue du Tillenl, 43.
 2049.* WATTEL-GIMMIG (Auguste), négociant, rue Neuve-de-Roubaix.
 2234. WATTEL (M^{me}), propriétaire, rue du Sacré-Cœur, 47.
 1976. WATTEUW, A. (J.), publiciste, rue St-Jacques, 39.
 1405. WATTINNE fils (Charles), représentant, rue Nationale, 148.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

4557. * WATTINNE-DELESPIERRE, rue du Sentier.

4356. WERBROUCQ-BESÈME (Victor), représentant, rue de l'Hôtel-de-Ville, 43.

2551. WITTEMBERGHE-OGER, représentant de commerce, rue de la Malscense.

Versailles.

4074. WANNEBROUCQ-DUTILLEUL (M^{me} V^{ve}), propr., avenue de Villeneuve-l'Étang. 5.

Vitry-en-Artois.

1255. TACQUET (Georges), notaire.

Wambrechies.

3238. VANDENBOSCH (Jean), filateur.

Washington (Etats-Unis).

624. CAMBON (Jules), C. ✱, I. ☉, G. C. ✚ ✚, ambassadeur de France.

Wavrin.

4508. LEMAY-CHAMONIN, propriétaire.

Wizernes (Pas-de-Calais).

4705. DAMBRICOURT (Géry), fabricant de papier.

SOCIÉTÉ DE VALENCIENNES

BUREAU :

MM.

<i>Président</i>	DOUTRIEUX, I. (J.), ancien Bâtonnier de l'ordre des Avocats.
<i>Vice-Présidents</i>	SIROT (Jules), A. (J.), ancien Député, Conseiller général. WAGRET, ✱, Conseiller d'arrondissement.
<i>Secrétaire-Général</i>	DAMEN, A. (J.), Directeur de l'école primaire supérieure.
<i>Secrétaire</i>	GIARD (Pierre), Libraire.
<i>Trésorier</i>	BINET, Expert-Comptable.
<i>Commission administrative</i> ..	SAUTTEAU, I. (J.), Avocat, Maire de Valenciennes. BOUTRY, Avoué. CELLIER, Avocat. DOMBRE, Directeur de la Cie des Mines de Douchy. DELSARTE, Directr d'école communale, Valenciennes. MARIAGE (Édouard), ✱, Négociant. ST-QUENTIN, (Fénelon), A. (J.), Avocat. SINGUEY, I. (J.), Proviseur du Lycée. VARLET, Notaire à Bouchain.

MEMBRES ORDINAIRES.

M^{me} Veuve ACREMANT, propriétaire, Valenciennes.
MM. AMAND (Victor), suppléant du Juge de paix, Condé.
ANDRÉ, notaire, Mortagne.
ANDT (le docteur), pharmacien, Valenciennes.
ARMAND, avocat, Valenciennes.
BARA, instituteur, Le Rosult.
BARBET, (M ^{me} Vve) propriétaire, Anzin.
BARBIEUX (Louis), brasseur, Saint-Amand.
BARBIEUX (Émile), propriétaire, Saint-Amand.
BARON fils, marchand boucher, Valenciennes.
BATIGNY, entrepreneur de peintures, à Valenciennes.
BAUDRAIN, juge de paix, Valenciennes.
BECK, pharmacien, Valenciennes.
BERTAU (Edgard), propriétaire, Valenciennes.
BERTEAUX, instituteur, Denain.
BERTRAND, inspecteur primaire, Valenciennes.
BILLET (François), distillateur, Marly.
BULLET (Édouard), négociant, Valenciennes.
BINET, conseiller municipal, Valenciennes.
BLARY, instituteur, St-Sauve.
BOCA, (Charles), avocat, Valenciennes.
BODUIN, (M ^{me} Vve), propriétaire, Valenciennes.
BOUVIN, directeur de la Banque de France, Valenciennes.
BONEILL (Émile), directeur d'assurances, Valenciennes.

MM. BOUCHART (René), industriel, Saint-Amand.
BOUCHART (Octave), brasseur, Saint-Amand.
BOUCHER, instituteur, Wignehies.
BOUCHER, brasseur, Valenciennes.
BOUDRY, Juge d'Instruction, Valenciennes.
BOULANGER, propriétaire, St-Sauve.
BOULET (Sabin), pharmacien, Valenciennes.
BOUTOXY (M^{re} v^{te}), propriétaire, d°
BOUTRY, avoué, d°
BRABANT (Alfred), Maire, Onnaing.
BRABANT (Edmond), fabricant de sucre, Onnaing.
BROUDEHOUX, constructeur, Anzin.
BUCQUOT, substitut du Procureur de la République, Valenciennes.
BUGNOT, négociant, Valenciennes.
BULTOT (Paul), ancien notaire, Anzin.
BULTOT (Édouard), avocat, Valenciennes.
BUSIGNIES, industriel, Valenciennes.
CALLIPAL fils, Valenciennes.
CANONNE, Juge-de-peace, Bouchain.
CANONNE, notaire, Bouchain.
CARPENTIER, ancien commissaire-priseur, Valenciennes.
CARTIGNY, notaire, Valenciennes.
CASALIS, inspecteur des forêts, Valenciennes.
CASTIAU, notaire, Condé.
CASTIAU, docteur en médecine, Vieux-Condé.
CAULLET, conseiller général, Haspres.
CELLIER (Eugène), avocat, Valenciennes.
CHAMPAGNE, directeur de l'École supérieure, Denain.
CHAUSSEZ, huissier, Valenciennes.
CHESNEL, pharmacien, Valenciennes.
CHOTTEAU, avocat, Valenciennes.
CLOART, instituteur, Malng.
COCHETREUX, docteur en médecine, Valenciennes.
COET, instituteur, Marly.
COPIN (Léon), professeur de piano, Valenciennes.
COULON (Hector), huissier, Valenciennes.
COURTIN, industriel, Raismes.
DAMIEN, directeur de l'école supérieure, Valenciennes.
DAVAINE (Émile), conseiller général, St-Amand.
DEBIÈVE, industriel, Valenciennes.
DEBUSCHÈRE, inspecteur au chemin de fer du Nord, Valenciennes.
DE FORCADE, secrétaire général de la C^{ie} des mines, Anzin.
DEFRESNES (Charles), propriétaire, Valenciennes.
DEHON et **SKULIN**, imprimeurs, Valenciennes.
DELANE (René), négociant, Valenciennes.
DELATTE, directeur de l'école municipale, Valenciennes.
DEPLINE, maire et conseiller général, Bruay.
DÉFOSSEZ, docteur en médecine, Abscon.
DELCOURT (Th.), notaire, Valenciennes.
DELCOURT (Eugène), avocat, Valenciennes.
DELCOURT (Paul), propriétaire, Valenciennes.

MM. DELHAIL, conseiller municipal, Valenciennes.
DELHAYE (Jules), propriétaire, à Valenciennes.
DELHAYE (Charles), ancien avoué, Valenciennes.
DEMANEST, notaire, Saint-Amand.
DEPREZ (Joseph), ingénieur, Anzin.
DE PREUX, propriétaire, Saultain.
DE QUILLACQ, ingénieur, Valenciennes.
DEROMEY, suppléant du juge de paix, Valenciennes.
DERVAUX, conseiller général, Condé.
DESCHAMPS, instituteur, Denain.
DESCAMPS, docteur en médecine, Raismes.
DÉSORMAUX (Victor), avocat, Valenciennes.
DESROCHES, directeur d'agence, Paris.
DESRUILLLES, liquidateur et syndic, Valenciennes.
DEVILLERS (Charles), avoué, Valenciennes.
DEWALLE, propriétaire, Valenciennes.
DIBAND, ingénieur, Vicoigne, Raismes.
DOMERE, directeur des mines de Douchy, Lourches.
DOUAY, avocat, Valenciennes.
DOUCHY (Georges), avocat, Valenciennes.
DOUTRIAUX (Auguste), avocat, Valenciennes.
DOUTRIAUX (André), avocat, Valenciennes.
DREYFUS (Léopold), négociant, Valenciennes.
DREYFUS (Salomon), négociant, Valenciennes.
DREYFUS (Louis), huissier, Valenciennes.
PUMIEZ (Jules), avocat, Valenciennes.
DUBOIS-RISBOURG, constructeur, Anzin.
DUBOIS, constructeur, à Raismes.
DUCATEZ, avoué, Valenciennes.
DUPAS-BRASME, négociant, d°
DUPAS (Jules), propriétaire, Anzin.
DUPONT (Abel), conseiller municipal, Valenciennes.
DUPONT (Paul) fils, banquier, Valenciennes.
DUBART, architecte, Valenciennes.
DUTOUQUET (fils), architecte, Valenciennes.
EWBANK (Georges), avocat, Valenciennes.
FALLY (Émile), brasseur, Condé.
FALLY, notaire, Valenciennes.
FENODAD, capitaine de gendarmerie, Valenciennes.
FIÉVET, huissier, Valenciennes.
FONTÉLLAVE, Conseiller municipal, Valenciennes.
FORTIER, entrepreneur, Valenciennes.
FOUCART (Jean-Baptiste), avocat, Valenciennes.
FRANCHI, s.-inspecteur de l'enregistrement.
FRANÇOIS, directeur général de la C^{ie} des mines, Anzin.
FRAPPART, entrepreneur, St-Sauve.
FROMONT (Jules), propriétaire, Valenciennes.
GARRIGOUX, sous-directeur des contributions indirectes, Valenciennes.
GIARD (Georges), propriétaire, Valenciennes.
GIARD (Léon), courtier, Valenciennes.
GIARD (Pierre), libraire, Valenciennes.

MM. GILLET (Arthur), directeur de banque, Valenciennes.

GIRARD (Paul), avocat, Valenciennes.

GRIMONPREZ (Eugène), propriétaire, Valenciennes.

GRONNIER, principal du Collège, Saint-Amand.

HAÏLOT (Léon), négociant, Valenciennes.

HARMEGNES, fabricant de cordages, Anzin.

HAUBOURDIN, brasseur, Vieux-Condé.

HENRY (Victor), secrétaire de la Chambre de Commerce, Valenciennes.

HERBERT, négociant, Valenciennes.

HUNET, agriculteur, à Estreux.

IMBERT, conseiller municipal, Valenciennes.

JACOB (Adolphe), négociant, Valenciennes.

JEANJEAN, agent-voyer principal, Valenciennes.

LACROIX, fabricant de produits chimiques, Valenciennes.

LAMBERT, inspecteur primaire honoraire, Valenciennes.

LAMOTTE (André), directeur d'assurances, Valenciennes.

LAPCHIN, président du conseil de prudhommes, Valenciennes.

LARTISIN, docteur en médecine, Denain.

LASSON, directeur de l'école municipale, Valenciennes.

LAURENT, 4^e commis d'administration des douanes, Valenciennes.

LEBACQZ (Charles), conseiller municipal, Valenciennes.

LEBEAU, professeur au lycée, Valenciennes.

LEBRUN, négociant, Valenciennes.

LECAT (Julien), ancien président du Tribunal de commerce, Valenciennes.

LECKEF (M^{me} V^{ve}),

d^e

LEDNEU (Adhémar), commissionnaire,

d^e

LEFEBVRE (Auguste), notaire honoraire,

d^e

LEFEBVRE (Jules), notaire,

d^e

LEFEBVRE (Emile), propriétaire,

d

LEFEBVRE, ingénieur des ponts et chaussées, Valenciennes.

LEFRANCO-CLAISSE, négociant,

d^e

LEMAIRE, notaire, Valenciennes.

LEPEZ, maire, député, Ralsmes.

LEBOY (Edmond), greffier du Tribunal de commerce, Valenciennes.

LESCURE, docteur en médecine, Valenciennes.

LESSENS, juge de paix, Denain.

LESTOILLE (Edmond), avoué, Valenciennes.

LOBERT (Albert), négociant, Valenciennes.

MABILLE (Georges), avocat, Valenciennes.

MABILLE (Henri), banquier, Valenciennes.

MAILLET, constructeur, Anzin.

MALISSART-TAZZA, constructeur, Anzin.

MALOTET, professeur d'histoire au lycée.

MANOUVRIER, docteur en médecine, Valenciennes.

MARBOTIN, avoué, Valenciennes.

MARCHAND, huissier, Condé.

MARGERIN, docteur en médecine, à Valenciennes.

MARIAGE,

d^e

d^e

MARIAGE, conseiller municipal,

d^e

MARLIÈRE (Charles), négociant, Valenciennes.
 MARTIN (M^{lle}), directrice du Collège de jeunes filles, Valenciennes
 MASCART, ancien instituteur, Quarouble.
 MASCART, professeur, Valenciennes.
 MASCAUX, ancien notaire, Mortagne.
 MASCLÉT, pharmacien, Valenciennes.
 MASINGUE, négociant, Mortagne.
 MASSON (François), propriétaire, Marly.
 MATHIEU (M^{me} V^{ve} Amédée), propriétaire, Anzin
 MEMBRÉ, caissier, Valenciennes.
 MENTION (Alfred), notaire, St-Amand.
 MESTRETT, directeur de la Compagnie des Tramways, à Anzin.
 MOREAUX-STURBOIS, maire, La Sentinelle.
 MUEL, entrepreneur de camionnage, Valenciennes.
 MUSEUR (Alfred), constructeur, Blanc-Maiseron.
 PARENT (Désiré), ingénieur, Anzin.
 PATOIR-LIONNE, négociant, Wallers.
 PIÉRARD (Louis), consul de Belgique, Valenciennes.
 PIÉRARD (Georges), banquier, "
 PIÉRENS, directeur des douanes, Valenciennes.
 PIETTRE, juge-de-paix, Valenciennes.
 PILLION (Jules), conseiller municipal, Valenciennes.
 PLICHON-HAVEZ, banquier, Saint-Amand.
 POUGET, instituteur, Anzin.
 POULLE, Procureur de la République, Valenciennes
 DE RAUGLANDRE, directeur de la Société générale, Valenciennes.
 RÉSIMONT, administrateur-directeur des forges du Nord et de l'Est, Valenciennes.
 RICHEZ, architecte, Valenciennes.
 ROGER, notaire, Valenciennes.
 ROGUIN, avocat, Valenciennes.
 ROSHEM, commandant du recrutement, Valenciennes.
 RICHARD, instituteur, Denain.
 RINGOT, instituteur, Mastaing.
 SABES (Albert), commissionnaire, Valenciennes.
 SACLIER, ingénieur en chef à la Compagnie des Mines, Anzin.
 SAINT-QUENTIN (Fénelon), avocat, Valenciennes.
 SAUTTEAU (Paul), maire, Valenciennes.
 SCHRYVER (De), directeur de la Société franco-belge, Raismes.
 SINGUET, proviseur du Lycée, Valenciennes.
 SIROT-MALLEZ, député, Thiant.
 SIROT (Jules), conseiller général, St-Amand.
 SIZAIRE, instituteur, Trith-St-Léger.
 LA SOCIÉTÉ D'AGRICULTURE, SCIENCES ET ARTS, Valenciennes.
 STIÉVENARD (François), marchand épicier, d°
 STIÉVEZ, (M^{me} Yve), Valenciennes.
 TASSIN (Victorien), ancien maire, Crespin.
 TAUCHON, docteur en médecine, Valenciennes.
 TENTERÉ, hôtelier, Valenciennes.
 THELLIER DE PONCHEVILLE, avocat, Valenciennes.
 THELLIER DE PONCHEVILLE, propriétaire, Valenciennes.

MM. TISON, instituteur, Anzin.
TRAMPONT, géomètre, Valenciennes.
TRINQUET (Alfred), conseiller municipal, Valenciennes.
TRINQUET (Maurice), étudiant, Valenciennes.
TURBOT, industriel, Anzin.
VAN-DE-VELDE, avoué, Valenciennes.
VARLET, notaire, Bouchain.
VARLET, percepteur, Valenciennes.
VASSEUR (Hippolyte) directeur d'assurances, Valenciennes.
VENOT, industriel, Onnaing.
VERNE, sous-préfet de Valenciennes.
WAGRET (Adolphe), maire, Escaupont.
WALLERAND, (M^{lle}), directrice d'école municipale. Valenciennes
WEIL (Émile), maire, député, Marly.
WEIL (Hector), négociant, Marly.
WINS (Léon), directeur de la sucrerie, Escaudain.

COURS DE TOPOGRAPHIE

MM. le Lieutenant **LE MAYEUR** et le Sous-Lieutenant **DEBORD**, du 43^e régiment d'infanterie, veulent bien se charger, avec la gracieuse autorisation du Colonel Guelle, d'un Cours de Topographie qui comportera :

1^o Quatre Conférences qui auront lieu au siège de la Société, à 3 heures, les Jeudi 21 et 28 Avril et 5 et 12 Mai ;

2^o Quatre Séances sur le terrain, également le Jeudi après-midi, à des dates qui seront indiquées ultérieurement.

Les personnes désireuses de suivre ce Cours sont invitées à se faire inscrire au Secrétariat, de 6 heures à 8 heures du soir, et à en retirer une Carte à leur nom.

SÉANCE SOLENNELLE

du Dimanche 9 janvier 1898.

Dimanche 9 janvier, à 3 heures, a eu lieu la Séance solennelle de notre Société.

M. Paul Crepy présidait, ayant à ses côtés **M.** Lauranceau, préfet du Nord, et le général Avon. Sur l'estrade avaient pris place **MM.** Chailley-Bert, secrétaire-général de l'Union coloniale française ; **Oscar Leburque**, président de notre section de Roubaix, **Van Hende**, **Nicolle-Verstraete**, **Merchier**, **Quarré-Reybourbon**, **Tilmant**, **Fromont**, **Fernaux-Defrance**, **Cantineau**, **Beaufort**, **Auguste Crepy**, **Eeckman**, **Godin**, le chanoine **Pillet**, **Vaillant** et le docteur **Vermersch**.

Suivant la tradition, l'excellente musique des *Amis-Réunis* de **Marcq-en-Barœul** prêtait à la cérémonie son concours toujours très apprécié, et on a fort applaudi les morceaux de son répertoire.

Le Président a ouvert la Séance par l'allocution suivante :

MESDAMES , MESSIEURS ,
MES JEUNES AMIS ,

Ma voix était si fatiguée, ces jours derniers, que, craignant de ne pouvoir prendre aujourd'hui la parole, je n'ai pas rassemblé les quelques renseignements nécessaires pour préparer *mon allocution d'usage*. Je serai donc forcément bref.

Vous ne vous en plaindrez pas, heureux lauréats ; vous recevrez ainsi, un instant plus tôt ces belles récompenses, témoignages de vos succès, et plus tôt aussi vous pourrez les présenter à vos Parents, à vos Professeurs qui, en vous félicitant, vous diront : Étudier la géographie c'est aimer la France, car c'est penser à son avenir !

Et vous, mes chers Collègues, vous me saurez gré, j'en ai la conviction, de ne pas déflorer, cette année, le Rapport toujours si substantiel et si humoristique de notre dévoué Secrétaire-Général.

Laissez-moi pourtant le plaisir, — un Président n'en peut éprouver de plus réel, — de vous dire qu'à Roubaix et à Tourcoing, comme à Lille, notre chère Société, entourée des sympathies de tous, poursuit vaillamment sa marche ininterrompue dans la voie du progrès.

Que notre grande famille, toujours jeune et unie, soit comme une ruche où chacun travaille pour tous : je veux dire pour le développement des connaissances géographiques.

Nos relations s'étendent, nos Collègues vont où le devoir les appelle : du centre même de l'Afrique, de contrées presque inconnues, où règne encore le cannibalisme, l'un d'eux, un Lillois, m'écrivait : « Je vous envoie mes vœux pour la prospérité de notre belle Société. »

Ce Collègue, ce Lillois, fait partie de la Mission du Capitaine Marchand ; les dangers courus, les fatigues, les privations augmentent son énergie, son amour pour la patrie.

Saluons, Messieurs, ce Collègue absent, ce vaillant soldat, et qu'un jour il sache qu'en Séance solennelle nous avons pensé à lui !

Puissions-nous apprendre bientôt que la Mission Marchand a définitivement relié le bassin du Congo au bassin du Nil !

En votre nom, mes chers Collègues, je remercie M. le Préfet et le Général Avon, d'avoir bien voulu répondre à mon invitation ; leur présence à mes côtés rehausse l'éclat de notre Fête. Tous deux, entrés dès leur arrivée à Lille, dans notre Compagnie, en suivent, avec un intérêt constant, les travaux.

Je regrette beaucoup que M. le Recteur soit malheureusement empêché d'assister à cette Séance. Je voulais lui exprimer toute ma gratitude pour le bienveillant appui qu'il ne cesse de nous donner, et le remercier de vouloir bien considérer, « comme services rendus à l'Enseignement les services rendus à notre Société. »

Pour terminer, une agréable surprise : M. le Ministre de l'Instruction Publique et M. le Ministre du Commerce viennent de me faire parvenir de magnifiques volumes pour être remis, en leurs noms, à six de nos lauréats ; les voici.

Quel honneur pour vous, mes jeunes amis ! Quel encouragement pour nos prochains Concours !

Après ces paroles vivement applaudies et une ouverture brillamment exécutée par les *Amis-Réunis* de Marcq-en-Barœul, M. Paul Crepy ajoute :

J'ai l'honneur, mes chers Collègues, de vous présenter M. Chailley-Bert, Secrétaire-Général de « l'Union Coloniale française. »

Très au courant des affaires coloniales, M. Chailley-Bert les connaît à fond, d'une façon à la fois pratique et scientifique. Il a l'ardeur d'un apôtre et la lucidité d'un homme rompu aux grandes questions administratives et commerciales.

De tout cœur je le remercie de vouloir bien se faire entendre devant notre Société.

Et en effet, c'est avec une chaleur communicative que M. Chailley-Bert a fait passer ses convictions dans l'âme de ses auditeurs. Il est difficile d'être plus précis, plus clair et en même temps plus persuasif. Nous aurions voulu reproduire *in extenso* cette remarquable conférence, mais M. Chailley-Bert est un improvisateur, il n'avait pas de manuscrit et nous sommes réduits à un compte rendu analytique, bien pâle, bien décoloré, mais qui nous gardera du moins le souvenir de cette belle Séance.

LA POLITIQUE COLONIALE DE LA FRANCE EN 1898

Le titre que j'ai indiqué, la politique coloniale en 1898, pour beaucoup de mes auditeurs peut paraître une énigme. Pourquoi cette date 1898, au moment où l'année s'ouvre à peine ? C'est que la politique

C'est ce que je vais examiner dans la seconde partie de cette conférence :

1° La politique coloniale doit être l'exploitation rationnelle des ressources de la colonie : derrière cette formule j'entends dire qu'il n'est pas possible de renverser les périodes de la civilisation. Nous avons voulu faire d'emblée de la politique commerciale ; or, tous les peuples ont débuté par faire de l'agriculture, c'est la première étape ; nous avons voulu arriver de suite à la deuxième étape, celle du commerce : le commerce n'est possible que dans l'hypothèse d'une colonie riche. Allons-nous apporter de l'argent de France pour enrichir la colonie ? Cela évidemment ne se soutient pas. Ayons donc recours à la colonisation agricole : faisons de la culture industrielle, des cultures riches avec nos capitaux et avec les bras indigènes ; ce sera la fortune de tous les deux.

Mais qui ira porter les capitaux et les faire valoir ? Peut-on raisonnablement espérer que les capitalistes iront s'établir pendant vingt ans aux colonies afin d'y faire fructifier leurs capitaux ? Non, certainement ; mais les capitaux iront là-bas sans les capitalistes : les capitaux en ont assez du 2 1/2, en attendant le 1 3/4. Croyez-vous que notre pays, qui aime l'épargne, se contentera indéfiniment de pareils placements ? Certainement non. Si timides qu'ils soient, les capitaux français voudront se soustraire à de pareilles conditions. C'est une question de régime..... et de confiance : c'est ainsi que la colonisation peut être envisagée comme une question sociale. Il y a des jeunes hommes sans capitaux et des capitalistes ; ces derniers enverront les jeunes hommes aux colonies. Malheureusement à l'heure actuelle, la catégorie d'hommes compétents, c'est-à-dire pouvant faire valoir là-bas les capitaux et par conséquent dignes de confiance, cette catégorie n'existe pas..... ou presque pas.

Comment allons-nous les former ? Il faut des hommes bien trempés au physique et au moral, ne redoutant ni la solitude ni les dangers, la solitude surtout. Nous voulons des hommes compétents et compétents en agriculture : mais il ne s'agit pas de cultiver du blé ou d'élever des bestiaux, ce n'est pas la peine pour cela de sortir de France ; nous voulons les cultures riches, c'est-à-dire le café, le poivre, la canelle, la vanille, le caoutchouc. Où sont les hommes capables de faire tout cela ? Des hommes sachant le métier ? Il n'y en a pas. Nous voulons l'alliance des capitaux et des hommes en état de leur inspirer confiance, eh bien, formons ces hommes de confiance.

coloniale est une chose qui change, qui évolue, que la politique coloniale de 1898 ne sera pas celle de 1897, et celle de 1900 sera encore autre chose ; c'est que les événements ont changé : je veux exposer ce qu'il y a de nouveau en cette année 1898 qui, elle-même, doit être considérée comme le début de temps nouveaux.

I.

Il y a vingt ans, en 1878, la France n'avait pas de politique coloniale : sans doute nous avions l'Algérie et quelques pauvres lambeaux de ce domaine colonial entrevu, ébauché sous l'ancien régime : nous avions la Cochinchine et le Tonkin, grâce à l'héroïsme de Francis Garnier ; nous n'avions à proprement parler ni politique ni empire colonial.

Notre politique coloniale ne date que de 1881 : on eut alors un but déterminé, *prendre des colonies*, faire de l'expansion coloniale, en un mot reconstituer ce qui existait autrefois et créer par delà les mers plusieurs nouvelles France.

Pendant quinze ans, cela a été notre unique préoccupation et l'organisation a tenu beaucoup moins de place que l'expansion ; maintenant, les mots *politique coloniale* vont-ils garder le même sens ? Il faut le reconnaître, il y a encore des gens qui, par « politique coloniale » comprennent expansion ; pour moi, au contraire, j'estime que le mot expansion n'a plus de sens. Nous avons actuellement un empire colonial 16 fois grand comme la France, nous en avons mis en valeur moins de la centième partie. Malgré l'heureuse plus-value de naissances dont nous sommes redevables à l'année 1896, nous n'aurons jamais un excédent de population pour peupler tout cela ; je crois donc qu'il faut nous borner là et songer à mettre en valeur ces immenses possessions. Si toutefois l'on parle de porter plus loin le drapeau, je crois qu'il faut s'entendre : à une époque où l'on parle tant de partage, la France doit prendre pour l'échange, afin d'avoir de quoi donner au moment du règlement au grand *clearing house* colonial. Il est bon, à ce sujet, de rétablir le proverbe que Beaumarchais avait déformé il y a cent ans : « Ce qui est bon à prendre peut-être *bon à rendre* ». Et nous ne rendrons qu'en échange de compensations bien déterminées. Par exemple, nous avons sur la côte d'Afrique des possessions pour ainsi dire entrelardées ; ce sera l'occasion d'en former un seul bloc ; notre empire colonial est trop fragmentaire, il faut tendre à en former un agglomérat et un conglomérat.

Voici donc un aspect nouveau nettement établi, c'est que politique coloniale n'est plus désormais synonyme de conquête : c'est là un premier point.

Il en est un second que je veux établir également : quand on a repris la politique coloniale en Tunisie, au Tonkin, à Madagascar, en Afrique, le Gouvernement disait au Parlement : « Nous vous demandons des colonies, parce que c'est un placement de père de famille et surtout un débouché pour notre industrie ». Gambetta, Ferry, Paul Bert disaient à l'unisson : « Acquérir des colonies, c'est ouvrir un débouché au commerce ». — Eh bien, après quinze ans, est-ce vrai ? — Distinguons.

Si nous entendons un débouché en 1898, cela est manifestement faux. Un jour viendra où l'Indo-Chine, Madagascar, l'Afrique seront des débouchés ; mais ce temps n'est pas encore venu.

Pour faire des affaires, il faut être deux ; l'un qui veut vendre et l'autre qui *peut* acheter. Or, nos colonies, qui comptent 40 millions d'habitants renferment une clientèle qui n'a pas le pouvoir d'acheter, parce qu'elle n'a pas d'argent. A Madagascar, allez dans un village, réunissez tout le numéraire dont dispose la totalité des habitants et vous n'arriverez peut-être pas à la somme de dix francs. L'Indo-Chine a été ravagée, ruinée, par cinquante années de guerre ; elle n'a pas non plus d'argent pour acheter ; seule, la vieille Cochinchine, française depuis 1863, à l'ombre de notre drapeau, a vu son sort s'améliorer et s'est enrichie au point qu'on voit là-bas plus de millionnaires parmi les Annamites que parmi les Français. C'est exactement d'ailleurs ce qui se passe à Hong-Kong où, en 1885, sur 20 des plus gros contribuables il n'y avait que 3 Chinois, tandis qu'en 1895 il n'y avait plus que 5 Anglais ! De même en Cochinchine, grâce à l'administration française. Le résultat le plus clair de la situation, c'est que nous avons là d'excellents clients et que nous faisons plus d'affaires avec la Cochinchine et ses 2 millions d'habitants qu'avec le Tonkin et l'Annam, dont la population atteint au moins 18 millions. Ce qu'il faut donc, *c'est enrichir tous ces gens*, afin de pouvoir en faire de bons clients. C'est une question de temps, et, en 1898, ce temps n'est pas encore venu : c'est une chose à ajourner à 25 ou 30 ans.

Reste maintenant un troisième point que je veux établir. On disait au début de la période que je viens d'indiquer que la politique coloniale devait être une politique d'éducation nationale, une politique de propagande, dont le sens serait celui-ci : « Il y a là des terres pour les émigrants, allez, fixez-vous et multipliez ». Eh bien, il faut avoir

le courage de le dire, cela n'est pas ; ce genre d'émigration n'est pas celui qui convient à nos colonies actuelles, ce n'est d'ailleurs pas celui qui convient à notre génie, nous n'aimons pas à nous expatrier sans esprit de retour.

La France est l'un des pays où la vie de société est le mieux organisée, où la famille est le plus solidement constituée et le mieux respectée, contrairement à ce que l'on dit dans nos romans et aux allégations des étrangers. Il n'est pas un pays au monde où on aime autant sa famille. Ah ! Nous nous sommes longtemps extasiés devant l'union de la famille anglaise ; nous l'avons lue dans Dickens et les romanciers d'outre-Manche, nous y avons cru. Tout cela, c'est de la littérature. L'Anglais n'aime pas à rester dans son pays. Il quitte volontiers ses parents sans jamais revenir.

Mais nous, nous restons au pays natal, parce que, même à travers les tourmentes, la France est toujours douce à habiter. Il faut donc renoncer à l'espoir de fonder des colonies permanentes comme celles de l'ancien régime, le Canada et la Louisiane. Les Français d'aujourd'hui iront aux colonies comme les Hollandais vont à Java, pour faire fortune et pour rentrer au pays. Les abeilles peuvent essaimer ; les Français qui, comme elles, sont laborieux et économes, les Français, sauf en un petit nombre de points privilégiés, n'essaimeront jamais ; ils reviendront mourir au foyer paternel !

Il faut bien nous persuader de ceci c'est que, tout ce que nous pouvons faire dans les pays tropicaux c'est de vivre une partie de notre vie, mais non toute notre vie. Les naissances dans ces pays sont déjà devenues sans danger. C'est un progrès ; la vie de famille est désormais possible ; mais pour ce qui est d'y fonder une race, jamais. D'ailleurs, les Anglais ne l'ont pas cherché aux Indes ni les Hollandais à Java. Les Français seront des colons passagers, ils fonderont une civilisation respectable ; ils ne fonderont pas de race nouvelle.

II.

J'ai fait jusqu'à présent une étude en quelque sorte négative. J'ai dit ce que ne doit pas être la politique coloniale.

Elle ne doit être ni une politique d'expansion, ni prétendre être immédiatement une politique exclusivement de commerce et d'industrie, ni une politique de fondation permanente des colonies au delà des mers. Que doit-elle donc être ?

C'est ce que je vais examiner dans la seconde partie de cette conférence :

1° La politique coloniale doit être l'exploitation rationnelle des ressources de la colonie : derrière cette formule j'entends dire qu'il n'est pas possible de renverser les périodes de la civilisation. Nous avons voulu faire d'emblée de la politique commerciale ; or, tous les peuples ont débuté par faire de l'agriculture, c'est la première étape ; nous avons voulu arriver de suite à la deuxième étape, celle du commerce : le commerce n'est possible que dans l'hypothèse d'une colonie riche. Allons-nous apporter de l'argent de France pour enrichir la colonie ? Cela évidemment ne se soutient pas. Ayons donc recours à la colonisation agricole : faisons de la culture industrielle, des cultures riches avec nos capitaux et avec les bras indigènes ; ce sera la fortune de tous les deux.

Mais qui ira porter les capitaux et les faire valoir ? Peut-on raisonnablement espérer que les capitalistes iront s'établir pendant vingt ans aux colonies afin d'y faire fructifier leurs capitaux ? Non, certainement ; mais les capitaux iront là-bas sans les capitalistes : les capitaux en ont assez du 2 1/2, en attendant le 1 3/4. Croyez-vous que notre pays, qui aime l'épargne, se contentera indéfiniment de pareils placements ? Certainement non. Si timides qu'ils soient, les capitaux français voudront se soustraire à de pareilles conditions. C'est une question de régime..... et de confiance : c'est ainsi que la colonisation peut être envisagée comme une question sociale. Il y a des jeunes hommes sans capitaux et des capitalistes ; ces derniers enverront les jeunes hommes aux colonies. Malheureusement à l'heure actuelle, la catégorie d'hommes compétents, c'est-à-dire pouvant faire valoir là-bas les capitaux et par conséquent dignes de confiance, cette catégorie n'existe pas..... ou presque pas.

Comment allons-nous les former ? Il faut des hommes bien trempés au physique et au moral, ne redoutant ni la solitude ni les dangers, la solitude surtout. Nous voulons des hommes compétents et compétents en agriculture : mais il ne s'agit pas de cultiver du blé ou d'élever des bestiaux, ce n'est pas la peine pour cela de sortir de France ; nous voulons les cultures riches, c'est-à-dire le café, le poivre, la cannelle, la vanille, le caoutchouc. Où sont les hommes capables de faire tout cela ? Des hommes sachant le métier ? Il n'y en a pas. Nous voulons l'alliance des capitaux et des hommes en état de leur inspirer confiance, eh bien, formons ces hommes de confiance.

Il nous faut des agriculteurs, où va-t-on les former ?

M. le Président du Conseil que j'ai entretenu de ces questions s'y intéresse beaucoup ; il se propose de créer des cours d'agriculture coloniale dans certaines écoles spéciales et dans les Universités et de donner des bourses de voyage à des jeunes gens qui apprendront l'application de cette agriculture coloniale dans les pays de cultures riches, comme la Chine, l'Inde, Java, Sumatra, le Brésil, etc.

Voici comment cela fonctionnerait. Il y a en France une centaine d'écoles d'agriculture ; il faut en choisir trois ou quatre pour y enseigner comment on cultive aux colonies. Sans doute, ce sera un enseignement incomplet et qui rappellera le jardin de Jenny l'ouvrière, mais ce sera déjà un commencement qui permettra de débrouiller nos jeunes gens. Un homme qui veut faire de l'astronomie, fait d'abord des mathématiques ; de même un agriculteur fait de l'agronomie théorique, puis va ensuite étudier la pratique dans les pays de production. Le Gouvernement est disposé à donner des bourses pour cela, d'abord en petit nombre. A ces bourses seront attachées des sommes assez importantes pour permettre des séjours prolongés ; les jeunes gens iront dans les plantations, y apprendront le métier, et, sous la direction des propriétaires ou des chefs de culture, feront de l'agriculture, non pas de l'agriculture en gants blancs ! mais de l'agriculture manches retroussées, de l'agriculture sale.

Mais, dira-t-on, il n'y a pas que l'agriculture, il y a aussi le commerce ; on fait du commerce, par exemple, dans les factoreries de la côte d'Afrique. Je veux bien qu'il y ait du commerce, mais jusqu'ici il n'y en a pas encore beaucoup. D'ailleurs, pour savoir le métier, il faut un long apprentissage : rien de difficile comme le commerce de troc. Rares sont les maisons qui prospèrent sur la côte occidentale d'Afrique ; or, il ne faut pas oublier que si les capitaux s'en vont là-bas, c'est avec l'espoir de revenir avec des petits. Les laisser s'exposer à trop de risques, c'est compromettre la cause coloniale elle-même.

2° J'arrive à la partie la plus importante, je veux dire à la politique de travaux publics. Il n'y a pas de routes dans nos colonies. Une tonne de marchandises coûte de 1,200 à 1,500 francs pour monter de Tamatave à Tananarive et elle effectue le voyage en 21 jours ! Or, dans toutes nos colonies, le colon ne reste pas le long des côtes ou dans le pays bas ; il faut pénétrer dans l'intérieur ; là seulement il y a de la place pour le colon. L'indigène est établi dans les terrains voisins de la côte ; il est propriétaire d'un sol dont nous ne saurions le dépos-

séder sans injustice. Nos colons pour gagner les concessions qu'on leur donne, sont donc obligés de remonter très loin : au Tonkin, il faut aller dans le haut pays, et cela, à travers champs, avec ses provisions, ses bagages, ses outils, ses objets de première installation ! Par quelles voies ? Tant que les indigènes ne nous verront pas ayant amélioré leurs pistes, ils se diront : « Ce ne sont pas là des gens établis parmi nous à perpétuelle demeure ». — Comment s'y prendre pour créer ces voies de communication ? — On dira : Faites-les faire par les colonies elles-mêmes, avec leurs impôts ; mais les colonies sont pauvres. — Et d'autre part, ne pas percer les routes, c'est comme refuser une nourrice à un enfant.

Comment établir des chemins de fer ? Il n'y a pour cela que deux moyens, soit l'entreprise directe par l'État, soit plutôt celle de Compagnies subventionnées *avec garantie d'intérêt* ; c'est là une condition *sine quâ non*. Mais ce mot garantie d'intérêts éveille la défiance ; le Parlement se montrera rétif à cette combinaison. Au fond, c'est une question de pure forme. La différence entre les prix actuels et ceux que l'on aurait à payer une fois le chemin de fer établi pour les transports du Gouvernement serait suffisante pour constituer cette garantie d'intérêt.

3° Il faut enfin une véritable politique d'éducation ; non pas celle qui consiste à dire aux jeunes gens d'une façon banale : « Allez aux colonies et tâchez de vous y créer une situation », mais celle qui consiste à les éclairer sérieusement sur les difficultés et sur les moyens de coloniser. Il faut des idées précises, claires, des faits articulés. Il y a des préjugés à détruire, et parmi eux celui-ci : que les colonies sont ouvertes à qui veut y aller. Cela est faux actuellement, et il ne faut pas dissimuler la vérité : *sans capitaux, il n'y a rien à faire aux colonies*. Sans doute, cela n'est pas agréable à la démocratie, mais cela est. Faut-il cacher la vérité ? Disons d'ailleurs que si actuellement tout est pour une classe, la classe des capitalistes gros, moyens et petits, cette classe préparera bientôt l'accès aux autres.

L'heure n'est pas encore venue pour la démocratie ; c'est l'heure de ceux qui ont des capitaux et qui voudront bien les mettre au service de ceux qui n'en ont pas. Et qu'on n'aille pas dire : « Mais un bon ouvrier agricole peut réussir là-bas » ; je répondrai encore que sans capitaux il ne peut rien faire. Il faut qu'il travaille pour son propre compte. Quant à louer ses bras, il n'y faut pas songer, il y a la main-d'œuvre indigène qui s'offre à bas prix et qui défie la concurrence !

Comment dissiper tant de préjugés, comment faire l'éducation ? Notre Société, l'*Union Coloniale française*, a créé dans l'antique Sorbonne, des cours publics, des cours d'enseignement colonial où elle s'est donné pour mission de faire cette éducation. Dans ces cours gratuits, elle enseigne les ressources d'une colonie, ce qu'on peut y faire, quelle hygiène il faut y suivre; et comme cet enseignement offert à tous serait dédaigné s'il n'était suivi d'une sanction, nous donnons des prix qui atteignent 2,000 fr. avec un voyage gratuit aux colonies. Aux autres grandes villes à suivre cet exemple : il ne faut pas tout attendre de l'État, c'est aux particuliers à agir. Que les grandes Sociétés savantes, que les Chambres de Commerce encouragent de pareilles initiatives; en le faisant, elles rempliront un grand devoir et travailleront pour la patrie !

L'auditoire, séduit par le sens pratique de l'orateur comme par sa parole chaude et communicative, lui a fait une véritable ovation. Une double salve d'applaudissements a salué la fin de sa remarquable conférence.

Les braves ont redoublé quand M. Paul Crepy l'a remercié en ces termes :

En entendant les applaudissements de cette assemblée, j'éprouve un véritable regret : celui que nous n'ayons pas, depuis longtemps déjà, entendu M. Chailley-Bert qui nous a ouvert un nouvel horizon. Il a fait un magnifique éloge de la famille française, par conséquent de la famille lilloise, tout en nous exhortant à encourager d'une manière sérieuse les jeunes gens qui veulent aller aux colonies.

Je suis heureux que cette conférence ait été faite précisément en ce jour de distribution des récompenses, car il y a dans cette salle un essaim de jeunes gens qui, certainement, penseront à ce qui vient d'être dit par M. Chailley-Bert, et pourront, un jour ou l'autre, en tirer profit !

Au nom de la Société de Géographie de Lille, M. Chailley-Bert, je vous exprime tous nos remerciements et toutes nos félicitations.

La parole est ensuite donnée au Secrétaire-Général pour la lecture du rapport annuel.

« MES CHERS COLLÈGUES,

» Dans le courant du XVI^e siècle, s'affranchissant des entraves de la scolastique, la pensée prend un essor admirable; par un effort gigantesque, elle tente d'em-

brasser l'universalité des connaissances humaines : Kepler et Galilée sont des mathématiciens, des physiciens, des astronomes. Bacon est tout cela, et, de plus, un métaphysicien qui entrevoit les grandes lignes d'une méthode dont Descartes fixera les règles. Le XVII^e siècle comprit que l'intelligence a des limites et qu'à les dépasser, elle risque de s'égarer dans ses recherches. Les sciences eurent désormais leur domaine séparé, tandis que la philosophie se cantonnait dans la raison pure. Le XVIII^e siècle trouva cette philosophie trop spéculative ; il élargit le cadre ; il y introduisit l'étude de la nature, tout en oubliant de la définir. Notre siècle remit les choses en place. On sait par quelles scrupuleuses investigations se distinguent nos philosophes quand ils étudient le domaine de l'invisible. Cependant, si grande est l'attraction de l'universalité et la puissance des connaissances générales qu'une science nouvelle venue s'est installée dans la place laissée libre. Elle touche à tout, et la voilà qui se présente avec les caractères d'une véritable encyclopédie. C'est cela qui explique comment vous êtes si nombreux dans cette salle, mes chers Collègues ; car vous avez sans doute reconnu cette science qui nous est chère à tous, je veux dire la géographie.

» Vous excuserez ces longues réflexions d'un Secrétaire-Général fort empêché quand il lui faut chaque année préparer son rapport : elles lui sont venues tout naturellement à l'esprit en récapitulant l'œuvre accomplie en 1897. Les savantes communications de notre collègue M. Tilmant, par exemple, celles relatives à la division décimale de l'heure, touchent à la mathématique. Les questions de statistiques deviennent attrayantes quand elles sont présentées par M. Turquan sous la forme d'un voyage en Tunisie et en Algérie, ou bien quand elles s'appellent recensement en Russie, avec M. Hauman. Le brillant professeur à l'Université de Lille avait déjà montré toute sa compétence en matière d'ethnographie dans sa conférence sur la Bulgarie et les Bulgares. On peut dire que M. de Lanessan nous a fait un véritable cours de philosophie quand il nous a parlé des puissances européennes en Extrême-Orient. Nous avons fait de l'archéologie avec M. Vieuille et son étude sur les armes des peuples anciens.

» Nous avons même fait de la géographie ! M. Guillot, notre ami de la première heure, nous a résumé dans une magistrale conférence l'histoire de l'exploration africaine ; c'était nous préparer à mieux entendre les explorateurs eux-mêmes, le commandant Toutée venant nous raconter son voyage du Dahomey au Sahara par le Niger ; le lieutenant de vaisseau Hourst exposant devant nous, avec quelle chaleur et quelle conviction, vous vous en souvenez tous, cette belle traversée du Niger accomplie pour la première fois par un Européen et sous pavillon français ; enfin le capitaine Voulet et le lieutenant Chanoine que nous avons écoutés avec une émotion extraordinaire, parce qu'il est bon, il est réconfortant de voir ainsi des jeunes gens, avec des moyens si modestes, accomplir simplement et sans pose des choses aussi considérables que leurs exploits au Mossi et au Gourounsi. Vous voyez comment tous les explorateurs nous ont honorés de leur présence. Faut-il vous rappeler que nous n'avons jamais eu un moment d'inquiétude sur le sort de la mission Marchand ; comment, le premier en France, M. Crepy s'est trouvé en mesure de démentir les nouvelles alarmistes ; et cela, grâce à un Lillois, membre de l'expédition, qui confond là-bas dans un même sentiment d'affection... laissez-moi dire filiale, notre Société de Géographie et son si digne Président.

» Madagascar, c'est encore l'Afrique française. M. Grosclaude nous l'a montrée sous des aspects nouveaux ; nous nous attendions ce jour-là à une causerie étincelante et nous avons eu une étude sérieuse, remplie d'enseignements ; il ne faut pas nous en plaindre. L'Asie centrale et la question du Transsibérien ont été traitées

de main de maître par M. Édouard Blanc ; les Indes anglaises ont été brillamment décrites par M. Gallois, membre fondateur de notre Société. M. Claudius Madrolle nous a conduits au Tonkin et au Thibet ; nous voilà ainsi ramenés dans cette Chine dont Monseigneur Reynaud nous a parlé avec l'autorité du missionnaire qui a visité le pays dont il parle en étudiant son état moral et psychologique plus encore que ses conditions physiques, visibles à tous les yeux.

» L'Amérique a été un peu négligée. Nous avons entendu l'abbé Gaire nous parler du Canada et de son avenir ; et un de mes anciens élèves, Samuel Verneuil, est venu de Bordeaux pour nous communiquer le fruit de ses observations pendant un long séjour aux Antilles. Vous ne lui avez pas ménagé vos applaudissements.

» Dans sa causerie savante sur l'île de Chypre, M. Enlart nous a démontré que, même en Europe, il y a encore bien des choses ignorées. Dans le même ordre d'idées, notre collègue, M. Ardaillon, professeur de géographie à l'Université de Lille, dans un langage imagé et plein d'élévation, nous a révélé l'île de Crète et nous a fait aimer ces Grecs, trop dédaignés aujourd'hui, mettant en pratique la devise du poète latin :

Victrix causam diis placuit, sed victa Catoni.

» A côté de ces études nettement géographiques, nous avons eu ce que j'appellerais volontiers des impressions de touriste, et ce n'est certes pas la série la moins agréable de nos conférences : je n'en veux pour preuve que cette causerie pleine d'humour dont nous a honorés l'abbé Sagary à propos de son voyage à Jérusalem. M. Meys a fait défiler sous nos yeux éblouis une série de vues prises par lui dans les sites les plus pittoresques des Pyrénées ; mais M. Maquet a montré l'âme d'un véritable alpiniste en nous décrivant l'Engadine et le massif de la Bernina : un journal local nous a félicités de compter parmi nos collègues un conférencier de ce mérite. Dans une sphère plus modeste, notre collègue du Comité d'Études, le docteur Vermersch, a montré que, sans sortir de notre département, on peut être excellent dans une simple description, telle que celle de l'île aux Phoques, près de Dunkerque.

» Nous avons même l'actualité, j'allais dire le reportage avec M. Ovigneur nous racontant son voyage en Russie à la suite du Président de la République ; déclarons de suite que c'est un reportage fort goûté et comme nous voudrions en entendre souvent. Reportage aussi ma conférence sur le Congrès de Lorient ; reportage celle sur le Pôle Nord où je n'étais qu'un écho affaibli de Nansen.

» Il est un domaine où la géographie s'aventure avec une prédilection marquée, c'est celui de l'économie politique. C'est déjà une étude économique que celle de M. Houbbron, notre collègue au Comité d'Études, sur le chemin de fer de la Jungfrau. C'est une conférence économique et sociale celle de M. Hecht sur la Pullman-City. Il semble que nos séances générales soient plus spécialement réservées à ce genre de conférences. Vous vous rappelez avec quelle netteté M. Marcel Dubois nous a exposé les richesses naturelles de la Tunisie : je me contenterai d'une simple allusion au succès que vient de remporter M. Chailley-Bert, nous donnant le même enseignement pour l'ensemble de notre domaine colonial.

» Il était naturel que ce côté pratique et utilitaire fut particulièrement goûté dans la cité commerçante par excellence qui s'appelle Roubaix. Aussi, notre section roubaissienne a pris une initiative hardie, dont nous ne saurions trop la féliciter.

» Elle a fondé un cours public de géographie, mais de géographie limitée, de géographie spécialisée, appliquée aux choses du commerce, à tel point qu'elle

devient presque un chapitre de l'économie commerciale. Il faut entendre la déclaration de principes de nos collègues, qui sonne comme une fanfare : « Persuadés que, dans l'ordre pratique, il y a un autre but à atteindre que de donner au public, en l'intéressant par des projections, les connaissances générales de la géographie, nous avons pensé être utiles à nos concitoyens et à la ville de Roubaix elle-même en instituant des cours de géographie commerciale. »

» Puis vient le programme : « Les produits que chaque pays importe ou exporté, les usages commerciaux, les banques et leurs procédés, les monnaies, la fortune publique, le degré de richesse et d'aisance des populations, les nations qui y trafiquent et l'importance de leur trafic, les genres de tissus existants où nous pourrions lutter avec elle, ceux qu'il y aurait lieu de créer, enfin le prix et les moyens de transport, etc. » Qu'on n'aille soutenir après cela que la géographie n'est pas une encyclopédie !

» Tout cela est hardi, très hardi même ; et nous devons souhaiter le succès de cette entreprise qui consiste à préparer, par un enseignement spécial, de jeunes employés qu'on enverrait ensuite sur tous les points du globe, faire connaître nos vrais produits, nous y créer une clientèle et nous tenir au courant des questions que nous avons tant besoin de connaître.

» Cette ardeur juvénile pour les choses neuves se retrouve même dans le choix des conférences fait par notre section de Roubaix. C'est ainsi qu'une d'elles avait pour titre : l'éléphant et la colonisation ! M. Bourdarie a traité ce sujet peu banal d'une façon fort intéressante, m'écrit mon collègue de Roubaix. M. Lourdelet, ami fidèle de notre Société, a retrouvé son succès ordinaire avec une conférence sur l'Exposition de Nijni-Novgorod. Puisque nous sommes sur le chapitre de la Russie, disons que M. Ovigneur a eu un émule à Roubaix, c'est M. Paul Van-Houcke, de l'*Écho du Nord*, qui « s'est révélé au public comme conférencier à la parole vibrante et persuasive », m'écrit M. Destombes. Les vues de M. Meys ont été appréciées à Roubaix comme à Lille. Enfin, la cité roubaisienne a trop de patriotisme pour n'avoir pas renouvelé au lieutenant Chanoine, l'ovation qu'il avait déjà trouvée à Lille en nous parlant du Mossi et du Gourounsi.

» Notre section de Roubaix observe et met à profit ses observations pour le choix judicieux de ses conférenciers. Un vieux lien d'inaltérable amitié lui fait appeler chaque année le Secrétaire-Général de la Société de Lille, qui lui a refait cette fois sa conférence du Pôle Nord ; mais c'est après avoir connu leur succès qu'elle a fait appel à M. Meys, et surtout au capitaine Voulet comme au lieutenant Chanoine. A Roubaix elle a emprunté M. Vanhoucke. En dehors de cela, elle a fait appel au talent d'un maître, M. Marcel Dubois qui, avec sa haute compétence, a développé devant elle l'évolution et l'avenir du commerce transatlantique. L'alpinisme a été brillamment représenté par M. Adrien Oudin et sa belle conférence sur le Tyrol ; c'est sans doute par la loi des contrastes que M. Paillot a été conduit à parler du pays des plaines par excellence, le Danemark. Pour couronner le tout par une causerie de cachet exotique, M. Réchid-Khayatt a entretenu ses auditeurs de la Perse et en particulier de Bagdad. Tous ces conférenciers n'ont eu qu'à se louer de l'accueil de ce public de choix qui sait apprécier comme il convient les choses qu'on lui dit.

» Tourcoing a eu aussi ses cours publics de géographie : ils ont été professés l'hiver dernier par M. Six, professeur au Lycée de Tourcoing, qui a mis très obligeamment sa science de jeune agrégé et d'ancien élève de Marcel Dubois au service de la Société de Géographie.

» Nous avons encore une légion de modestes collaborateurs dont je voudrais pouvoir citer tous les noms ; ce sont ces dévoués maîtres de la jeunesse, ces instituteurs qui sacrifient leurs loisirs du dimanche pour aller jusque dans les villages porter la bonne parole géographique. Ils se sont fait inscrire parmi nos membres, ils viennent puiser dans notre collection de vues ; puis ils partent dans les campagnes répandre l'enseignement par l'aspect, le plus saisissant de tous. Sans doute ils parlent de la France, mais ils ne s'interdisent pas de faire connaître les pays étrangers ; ils me demandent souvent les collections relatives à la Russie et à l'Allemagne ; nous devons les en féliciter, car c'est le cas de rappeler cette belle parole du P. Didon : « A mesure que j'ai connu l'Allemagne, j'ai mieux compris la France et je l'ai plus aimée. »

» Nos excursions ont eu leur succès accoutumé. Dès le 29 avril, vous voyez si c'est une saison précoce, de nombreux membres de la Société de Géographie, sous la conduite de MM. Herland et Beaufort, n'hésitent pas à partir pour visiter..... l'Hôtel des Sapeurs-Pompiers. Ne riez pas ; ils y ont appris beaucoup de choses et ont été enchantés, je ne dirai pas de la pompe, mais de la cordialité avec laquelle on les a reçus. — Nous restons fidèles à nos traditions en conservant les petites excursions : celle de Cassel avait son guide tout désigné en M. Cantineau, qui s'est adjoint pourtant un aide, M. Ch. Renaut. — MM. Godin et Derache nous conduisent à Armentières, Ypres, Comines, sans oublier le mont de Kemmel. Voilà un dimanche bien employé. — Les amateurs de choses sérieuses ont été visiter les aciéries d'Isebergues sous la conduite de MM. Vaillant et Thieffry, ou bien ils ont été aux mines de Drocourt avec MM. Thieffry et Derache. Mais poussons jusqu'à Paris avec MM. Godin, Paul Destombes et Ravet : après une visite rapide du Salon (vous voyez que la géographie touche aux beaux-arts), on se lance en pleine forêt de Fontainebleau ; c'est le mois de mai, l'époque du renouveau, il faut en profiter ; on va dans la vallée de Chevreuse qui a gardé son aspect sévère comme au temps de Port-Royal ; c'est peut-être pour effacer cette impression un peu austère qu'on est ensuite allé à Suresnes..... et qu'on en est revenu..... pour visiter la manufacture de Sèvres. Vous voyez qu'on n'a pas perdu son temps.

» La Belgique a reçu la visite de nos excursionnistes que conduisaient MM. Beaufort et Derache ; on a visité Ostende, Blankenberghe, Bruges. Puis est venu le tour de l'Angleterre. Londres et ses environs ont été parcourus grâce à MM. Thiébaud et Ravet.

» Mais c'est toujours avec plaisir qu'on revient vers la France. M. Fernaux et le docteur Coroze sont là pour conduire les excursionnistes au travers des merveilles de la vallée de la Meuse ; MM. Cantineau et Derache proposent de visiter la vieille abbaye carolingienne de St-Riquier, la ville d'Eu, le Tréport, Dieppe. Ce sont là de grandes attractions et d'aimables guides ; mais voici que M. Raymond Théry, de Tourcoing, conduit une excursion vers le cours de la basse Seine, et elle réussit tellement bien que, piqué au jeu, le Président de la Commission des Excursions veut faire mieux encore : pour cela M. Beaufort s'associe à M. Auguste Crepy ; c'est qu'il faut faire des merveilles ! Que dire de ce voyage au travers des châteaux de la Loire, du Vendômois, de la Bretagne ? Les dames étaient nombreuses. Elles ne furent pas des moins vaillantes à gravir la butte de Troo à la suite du curé qui les avait conquises par son entrain et sa bonne humeur ; aussi furent-elles toutes reçues au presbytère, où le digne pasteur leur offrit de se rafraîchir avec le vin de son enclos : j'ai prévenu ces dames que je dénoncerai leur gourmandise en dévoilant à l'Assemblée générale comment elles avaient bu un verre de vin de Troo ; je tiens ma parole ; mais j'ai hâte d'ajouter qu'il n'y eut pas de temps perdu, grâce au

service de voitures qu'avait organisé M. Prévot, professeur du Lycée de Vendôme, et qu'on put ainsi profiter de la bonne grâce charmante avec laquelle M. Nouel, ancien professeur de physique, fit les honneurs de la capitale du Vendômois. Vous voyez que M. Beaufort sait toujours gagner les batailles.

» Faut-il vous entretenir du Concours ? Mais les résultats vont être proclamés tout à l'heure. La meilleure preuve de la valeur de ces Concours, c'est la place honorable que tiennent nos lauréats de la section Saint-Cyr. Ils ne viennent pas chercher leurs récompenses parce qu'ils sont à la grande École : une fois sortis ils reviennent volontiers près de cette Société qui a vu leurs heureux débuts : je citerai pour mémoire le lieutenant Thomas du 16^e chasseurs, le lieutenant Lemayeur et le lieutenant Poncet du 43^e, et aussi le lieutenant Sauvage, actuellement à l'École de guerre où il est entré avec le N^o 5, précisément son numéro de sortie de St-Cyr ! Il a toujours été partout premier en géographie et il a écrit un ouvrage sur la guerre sino-japonaise avec des cartes splendides. Cela lui a valu les suffrages des plus hautes autorités militaires, et lui-même a dit à son ancien professeur qu'il reportait une part de tout cela à la Société de Géographie de Lille.

» Que vous dire encore ? Parler de notre Bulletin ? Mais vous le lisez tous et je serais mal venu d'en faire l'éloge. Je dirai pourtant que pour l'article Nouvelles j'ai de précieux collaborateurs en M. Joseph Petit-Leduc de Tourcoing, et en M. Quarré-Reybourbon ; ce dernier nous ayant écrit en outre un souvenir ému à la mémoire de Mgr Dehaisnes et une intéressante notice sur Pierre Jacobi d'Hailly.

» Notre Séance solennelle se tient plus tôt que de coutume ; nous sommes encore à la période des souhaits et des vœux ; laissez-moi vous dire ceux que je forme pour notre Société. Que toujours règne entre ses membres cet accord parfait dont la Musique des *Amis-Réunis* de Marcq-en-Barœul chaque année nous fait apprécier le charme ; continuons ce que nous avons si bien commençé ; puissions-nous garder longtemps à notre tête nos Présidents, M. Crepy à Lille, M. Masurel à Tourcoing et M. Leburque, dont les débuts ont été marqués si heureusement à Roubaix ; et alors notre belle Société restera ce qu'elle est, c'est-à-dire (le mot a été prononcé ailleurs qu'ici), la première Société de Géographie de province ! »

Avant qu'il soit procédé à la distribution des récompenses, le Président donne lecture du télégramme suivant, qu'il vient de recevoir de Paris :

« Ministre vous autorise à annoncer que Palmes académiques sont conférées à M. Fernaux. »

L'Assemblée, par ses chaleureux applaudissements, s'associe au délicat éloge que le Président a adressé à M. Fernaux-Defrance, l'un des plus anciens membres de notre Société, à laquelle il n'a cessé de rendre les plus grands services : il est une des chevilles ouvrières du Comité, et, travailleur de la première heure, il a contribué largement à la prospérité de la Société.

M. Quarré-Reybourbon s'avance alors et donne lecture des noms des lauréats des Concours des 22 Juillet et 28 Novembre 1897.

PALMARÈS DES CONCOURS DE GÉOGRAPHIE DES 22 JUILLET ET 28 NOVEMBRE 1897.

JEUNES GENS.

Section supérieure.

1^{re} SÉRIE. — GÉOGRAPHIE MILITAIRE.

Sujet : *Frontière de l'Est, de Givet à Belfort. — Ses défenses. — Carte*

- 1^{er} Prix. *Prix d'Honneur*, offert par M. le Ministre de l'Instruction publique :
M. Sénéchal (Gustave), Lycée Faidherbe, Lille.
2^e — *Prix d'Honneur*, offert par M. le Ministre de l'Instruction publique :
MM. Ovineur (Léon-Henri-Louis-Emmanuel), Lycée Faidherbe, Lille.
1^{er} Accessit. Kerckhove (Gaston-Jules-Louis), id.
2^e — Jullien (Gustave-Paul), id.
3^e — Vergiete (Gaston-Georges), id.

2^e SÉRIE. — GÉOGRAPHIE COMMERCIALE.

(Concours du 28 Novembre 1897.)

Sujet : *Nouvelle-Calédonie. — Ses productions, ses importations et ses exportations ; ses rapports avec la métropole.*

Prix Desroches.

Le Prix n'a pas été attribué.

- 1^{er} Accessit. MM. Thibouw (Georges), École supérieure d'Haubourdin.
2^e Accessit { Sarrazin (Émile), id.
ex-æquo. { Legrand (Eugène), id.
3^e Accessit { Gosseau (Léon), id.
ex-æquo. { Landron (Marcel), id.
4^e — Lubrez (Daniel), id.

Enseignement secondaire.

1^{re} SÉRIE. — L'EUROPE MOINS LA FRANCE.

Sujet : *Géographie physique et économique de la Suisse. — Carte.*

Accessit. M. Dubiez (Dominique), Pensionnat St-Pierre, Lille.

2^e SÉRIE. — L'ASIE, L'AFRIQUE, L'Océanie.

Sujet : *Géographie physique, politique et économique de l'Indo-Chine.* — Carte.

- 1^{er} Prix *Prix d'Honneur*, offert par M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie.
des Postes et des Télégraphes :
MM. Cabaret (Paul), Pensionnat St-Pierre, Lille.
2^e — Verhaeghe (Étienne), Lycée Faiderbe, Lille.
3^e — Carlier (Jean), id.
1^{er} Accessit. Visconti (Sébastien), Pensionnat St-Pierre, Lille.
2^e — Charlet (Henri), id.
3^e — Clément (Henri), id.

Enseignement primaire supérieur.

1^{re} SÉRIE — GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ET ÉCONOMIQUE DE L'ASIE ET DE L'ARCHIPEL
MALAIS. — GÉOGRAPHIE PHYSIQUE, POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE DE L'EUROPE.

Sujet : *Le Rhin et ses affluents.* — *Croquis et description.* — *Importance commerciale et politique.* — Carte.

- | | | | | | |
|---|-------------------------|---------------------------|---|---|-----|
| Prix Léonard Danel.
Voyage à la mer. | { | 1 ^{er} Prix | { | <i>Prix d'Honneur</i> , offert par M. le Ministre de l'Instruction publique : | |
| | | <i>ex-æquo.</i> | | MM. Wattebled (Ovido-Jules), École prim. sup. d'Haubourdin. | |
| | | | | Haynau (Géry), | id. |
| | | 2 ^e Prix | | Lubrez (Daniel), | id. |
| | | <i>ex-æquo.</i> | | Delattre (Auguste), | id. |
| | | 3 ^e Prix. | | Rousselle (Georges-François). | id. |
| | | 1 ^{er} Accessit. | | Gravez (Louis), | id. |
| 2 ^e Accessit. | MM. Menet (Alphonse), | id. | | | |
| 3 ^e — | Fénélon (Arthur), | id. | | | |
| 4 ^e — | Bocquet (Léon), | id. | | | |
| 5 ^e — | Hodin (Pierre), | id. | | | |
| 6 ^e — | Dubail (Émile), | id. | | | |
| 7 ^e — | Legrand (Eugène-André), | id. | | | |

2^e SÉRIE. — GÉOGRAPHIE DE L'Océanie (MOINS L'ARCHIPEL MALAIS), DE L'AMÉRIQUE
ET DE L'AFRIQUE. — EXPLORATIONS. — NOTIONS DE GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

Sujet : *Le Canada.* — Carte.

- | | | | | | |
|--|---------------------------|-----------------------|-----|--|-----|
| Prix
Léonard Danel
Voyage
à la mer. | { | 1 ^{er} Prix. | { | <i>Prix d'Honneur</i> , offert par M. le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes : | |
| | | | | MM. Blicq (Joseph), École primaire supér. d'Haubourdin. | |
| | | 2 ^e — | | Gosseau (Léon). | id. |
| | 1 ^{er} Accessit. | Thibou (Georges), | id. | | |
| 2 ^e Accessit. | MM. Labargy (Georges), | id. | | | |
| 3 ^e — | Gillard (Jean), | id. | | | |

Enseignement primaire élémentaire.

1^{re} SÉRIE. — GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ET POLITIQUE DE L'EUROPE. — GÉOGRAPHIE
SOMMAIRE DES AUTRES PARTIES DU MONDE.

Sujet : *Géographie physique et politique des Îles Britanniques.* — Carte.

1 ^{er} Accessit.	MM. Paul (Henri),	Pensionnat St-Pierre, Lille.
2 ^e —	Cabaret (Georges),	id.
3 ^e —	Ruten (André),	id.
4 ^e —	Desenne (François),	id.

2^e SÉRIE. — LA FRANCE ET SES COLONIES. — LE DÉPARTEMENT DU NORD.

Sujet : *Classer les colonies françaises par ordre d'importance. — Indiquer la situation et les productions de chacune d'elles. (L'Algérie n'est pas une colonie).*
— Carte de l'Algérie.

1 ^{er} Prix.	MM. Baussart (Albin),	École de la rue Ternaux, Roubaix.
2 ^e Prix	Bohée (Louis),	id.
<i>ex-æquo.</i>	Parmentier (Edmond),	Pensionnat St-Pierre, Lille.
1 ^{er} Accessit.	Decock (Henri),	École de la Croix-Rouge, Tourcoing.
2 ^e —	Catelain (Paul),	Institut Colbert, Tourcoing.
3 ^e —	Welcomme (Arthur),	Éc. de la r. du Conditionnement, Roubaix.
4 ^e —	Locufler (Edmond),	École de la rue Ternaux, Roubaix.
5 ^e —	Libbrecht (Charles),	École de la Croix Rouge, Tourcoing.

JEUNES FILLES

Enseignement secondaire.

1^{re} SÉRIE. — GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE DES CINQ PARTIES DU MONDE

Sujet : *Géographie économique de l'Allemagne.* — Carte.

1 ^{er} Prix. Médaille Parnot.	Melle Pauchet (Marguerite),	Collège Fénélon, Lille.
2 ^e —	Melles Poiriez (Alix-Anna),	id.
3 ^e —	Bauer (Hélène),	id.
4 ^e —	Jeanne (Léonie),	Collège d'Armentières.
1 ^{er} Accessit.	Rousseau (Suzanne),	Collège Fénélon, Lille.
<i>ex-æquo.</i>	Hel (Louise),	id.

2^e SÉRIE. — L'EUROPE MOINS LA FRANCE.

Sujet : *Géographie de l'Italie.* — Carte.

1 ^{er} Prix.	Melles Lenne (Adeline),	Collège Fénélon, Lille.
2 ^e —	Delcambre (Arsène),	id.
1 ^{er} Accessit.	Phalempin (Ida),	id.
2 ^e —	Rubberecht (Anna),	id.
3 ^e —	Petit (Juliette),	id.

Enseignement primaire supérieur.

1^{re} SÉRIE. — GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ET ÉCONOMIQUE DE L'ASIE ET DE L'ARCHIPEL MALAIS. — GÉOGRAPHIE PHYSIQUE, POLITIQUE ET ÉCONOMIQUE DE L'EUROPE.

Sujet : *Le Rhin et ses affluents. — Croquis et description. — Importance commerciale et politique. — Carte.*

- | | | |
|--|------------------------|----------------------------|
| 1 ^{er} Prix. Médaille Parnot. | Melle André (Blanche), | Institut Sévigné, Roubaix. |
| 2 ^e — | Melles Legroux (Rose), | École supérieure, Lille. |
| 1 ^{er} Accessit. | Muteau (Marguerite), | id. |
| — | Dubois (Jeanne), | id. |
| 3 ^e — | Lebrun (Aline). | id. |

2^e SÉRIE. — GÉOGRAPHIE DE L'Océanie (MOINS L'ARCHIPEL MALAIS), DE L'AMÉRIQUE ET DE L'AFRIQUE. — EXPLORATIONS. — NOTIONS DE GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE.

Sujet : *Le Canada. — Carte.*

- | | | |
|--|-------------------------------|----------------------------|
| 1 ^{er} Prix. Médaille Parnot. | Melle Chancel (Marguerite), | Enseignement particulier. |
| 2 ^e — | Melles Dupont (Jeanne-Marie), | Institut Sévigné, Roubaix. |
| 1 ^{er} Accessit. | Nédonsel (Yvonne), | id. |
| 2 ^e — | Legay (Élise), | id. |

Enseignement primaire élémentaire.

1^{re} SÉRIE. — GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ET POLITIQUE DE L'EUROPE. — GÉOGRAPHIE SOMMAIRE DES AUTRES PARTIES DU MONDE.

Sujet : *Géographie des Iles Britanniques. — Physique et politique. — Carte.*

- Prix. Médaille Parnot. Melle Delfosse (Jeanne), École d'Hantay.
- | | | |
|---------------------------|----------------------------|--------------------------------------|
| 1 ^{er} Accessit. | Melles Collette (Suzanne), | École primaire rue Solférino, Lille. |
| 2 ^e — | Desrumaux (Marie), | École Sévigné, Tourcoing. |
| 3 ^e — | Rogier (Andrea), | École de la Madeleine. |

2^e SÉRIE. — LA FRANCE ET SES COLONIES. — LE DÉPARTEMENT DU NORD.

Sujet : *Classer les colonies françaises par ordre d'importance. — Indiquer la situation et les productions de chacune d'elles. (L'Algérie n'est pas une colonie). — Carte de l'Algérie.*

- | | | |
|--|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1 ^{er} Prix. Médaille Parnot. | Melle Dubois (Delphine), | Institut Sévigné, Roubaix. |
| 2 ^e — | Melles Watrelot (Marguerite), | École de la rue Solférino, Lille. |
| 1 ^{er} Accessit. | Bonte (Madeleine), | Institut Sévigné, Roubaix. |
| 2 ^e — | Fayens (Marthe), | École de la Madeleine. |

IMPRESSIONS D'UN LILLOIS

DANS UN VOYAGE AU CENTRE DE L'AFRIQUE

Suite (1).

Raphaï, 18 Juillet. — Raphaï possède une petite armée de plusieurs centaines de fusils, les autres guerriers sont armés de la lance et du couteau ; il vit en apparence en bonne intelligence avec Bangassou et Zémio, ses voisins de l'Ouest et de l'Est, il parle un peu l'arabe ; dans les villages groupés autour de sa zéribah habitent un certain nombre de marchands arabes ; il est ainsi en communication avec les peuples musulmans du Ouaddaï et du Darfour.

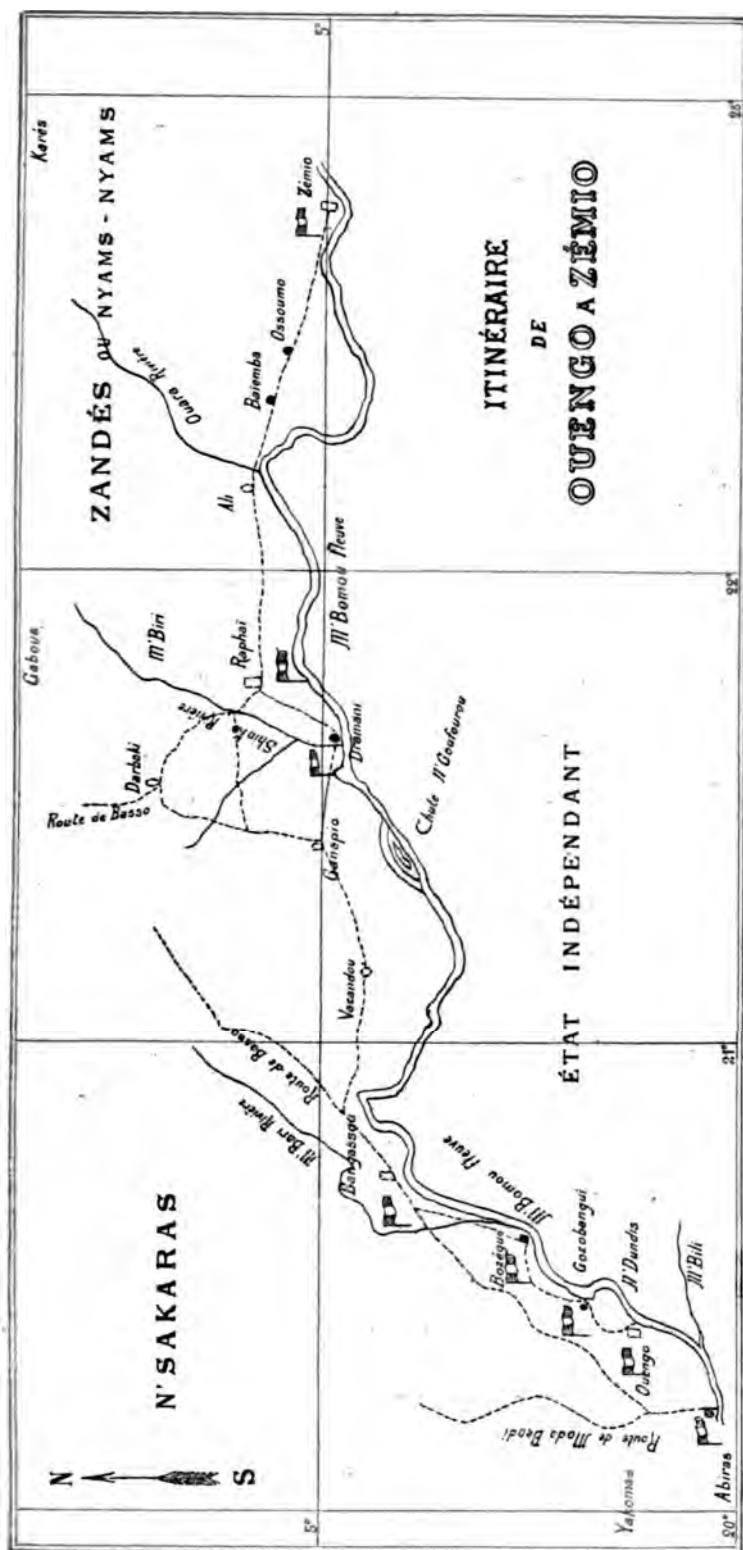
Le sultan Raphaï défend le cannibalisme dans ses États, mais cet ordre est plus ou moins suivi ; il est certain que ses sujets, s'ils ont de la préférence pour la chair humaine, se cachent pour la manger.

Les femmes Zandés paraissent avoir des mœurs plus sévères que les femmes Sakaras, il est difficile de les approcher ; dès qu'elles aperçoivent un Européen, elles se sauvent et se réfugient dans leurs cases ; je ne pourrai dire si elles sont effarouchées à notre vue ou si elles craignent le sultan qui, paraît-il, ne badine pas sur ce chapitre.

20 Juillet. — Il est difficile de se nourrir convenablement ; les chèvres sont rares, on trouve à grand'peine quelques poules et œufs. Les Zandés sont de bons cultivateurs, ils cultivent le manioc, le mil et le maïs, qui forment la base de leur nourriture ; on rencontre quelques champs de patates, de courges et de concombres, l'arachide y est inconnue.

25 Juillet. — Je quitte Raphaï avec 80 porteurs de races M'Biri et N'Jabou, peuplades établies au Nord de Raphaï soumises par la force

(1) Voir tome XXVI, 1896, pages 186 et 204 : tome XXVII, 1897, pages 75, 110 et 186 ; tome XXVIII, pages 148, 218, 300 et 387.



des armes au sultan. Ce sont des gens chétifs et malingres, l'air farouche et sauvage, ils emportent chacun pour toute nourriture de route quelques épis de maïs.

La marche est lente, les porteurs, peu habitués au portage, avancent péniblement. Le campement est établi vers 4 heures du soir près d'un ruisseau.

26 Juillet. — Au réveil, je m'aperçois que 26 porteurs se sont sauvés, j'en avise le chef de poste pour qu'il prévienne Raphaï. Je passe ma journée à rechercher en vain des porteurs dans les villages qui sont à proximité de la route, le soir j'en avais recruté 6.

27 Juillet. — Je me décide à continuer ma route, je répartis mes porteurs de façon à transporter le plus de charges possible, 2 colis sont laissés avec un milicien pour les garder. La marche, déjà très pénible pour les porteurs, l'est rendue davantage encore par la chaleur accablante, j'arrive néanmoins à faire une bonne étape.

28 Juillet. — Je quitte le campement à 6 heures ; les porteurs marchent à une meilleure allure, ils ont hâte d'arriver au village d'Ali, fils de Raphaï, car voilà près de trois jours qu'ils n'ont rien mangé.

Nous arrivons à Ali à 1 heure de l'après-midi ; le chef Ali vient me souhaiter la bienvenue, c'est un enfant de 12 ans, à l'air très sérieux, il a la gravité des chefs. Entouré d'une douzaine de personnes, il se met à ma disposition pour ce dont j'aurais besoin. J'en profite pour lui demander à manger pour mes porteurs, il donne aussitôt quelques ordres à l'un de ses serviteurs qui, quelques instants après, revient avec des plats de manioc cuit et des légumes cuits. Mes porteurs se jettent sur ces vivres qu'ils dévorent en peu de temps.

Je demande à Ali des porteurs pour remplacer ceux qui se sont sauvés, il me les promet pour demain.

Les villages d'Ali s'étendent le long du M'Bomou qui coule à 150 mètres de là. Un affluent du M'Bomou, la rivière Ouara, vient se jeter à une centaine de mètres du village ; cette rivière forme la séparation des territoires de Raphaï. Sur la rive gauche de l'Ouara, commencent les pays soumis au sultan zandé Zémio, dont la résidence se trouve sur la rive gauche du M'Bomou, à 60 kilomètres à l'Est d'Ali.

29 Juillet. — Les porteurs promis par Ali me sont amenés à

10 heures, je me mets en route à 11 heures ; je traverse dans deux petites pirogues l'Ouara qui a environ 80 mètres de largeur. A 3 heures, j'établis mon campement dans une magnifique plaine. Quelques instants après, une tornade épouvantable éclate, la pluie tombe à torrents pendant une partie de la nuit.

30 Juillet. — Je quitte le campement à 6 heures ; pendant la marche, je relève de nombreuses traces d'éléphant et de panthère ou de léopard. A 1 heure, j'arrive au village de Baïemba, qui est entouré de nombreuses plantations de courges, de patates et de maïs. Je m'installe dans une case que me désigne le chef du village ; c'est un vieillard à l'air très doux, il me promet des vivres pour les porteurs et pour moi.

Dans la soirée, le chef Baïemba m'apporte beaucoup de vivres pour les porteurs, 2 poules et 10 œufs pour moi ; je lui fais cadeau d'un peu d'étoffes qui lui plaisent beaucoup.

31 Juillet. — Je quitte Baïemba à 6 h. 30 du matin et vais coucher au village d'Ossoumo, situé à 18 kilomètres de là. Les porteurs marchent bien, grâce aux vivres que je peux trouver dans les villages. J'arrive à Ossoumo à midi, le chef se présente aussitôt, il paraît affable ; c'est avec plaisir que j'accepte les vivres qu'il m'apporte ; ici également je constate beaucoup de plantations de maïs et de patates, mes porteurs se ravitaillent largement. A peine installé, une forte tornade avec pluies torrentielles vient éclater : heureusement que mes porteurs avaient eu la précaution de construire des abris ; la pluie cessa vers 5 heures du soir.

Depuis mon départ de Raphaï le pays ne varie pas, le terrain très plat, sans accident, le sol est rocailleux, ce ne sont que d'énormes plaines aux herbes très hautes arrosées par des rivières se jetant dans le M'Bomou, leur largeur est de 20 à 40 mètres et leur profondeur est de 1 m. à 1 m. 50. On passe quelques-unes d'entre elles sur des morceaux de bois servant de pont.

1^{er} Août. — A 6 heures et demie je reprends la marche ; vers 11 heures je rencontre de grandes plantations de maïs ; de nombreux villages sont disséminés dans la brousse à gauche et à droite de la route. Partout je trouve de nombreuses traces d'éléphants, d'antilopes, de panthères, etc., mais il m'est impossible d'apercevoir aucun

gibier, les herbes hautes d'au moins 2 mètres me cachent la vue au loin. Campement près d'une petite rivière dans une plaine.

2 Août. — Je me mets en route à 6 heures, j'accélère un peu l'allure afin d'arriver à Sémio de bonne heure; à midi, j'arrive au petit village de Sémio; une grande case construite à l'européenne est établie au milieu; c'est l'habitation du sultan quand il vient rendre visite au commandant du poste. Une longue avenue de 4 à 500 mètres conduit au poste, où je fais mon entrée une demi-heure plus tard.

Le poste de Sémio, construit sur un plateau, est très bien situé, le M'Bomou coule à 100 mètres du poste; de nombreuses cases bien alignées servent d'habitations aux Européens et au personnel noir; le jardin, pas très grand, est très bien entretenu et produit quelques légumes qui améliorent la nourriture peu variée des Européens; je remarque de jolies salades qui feraient nos délices, si depuis longtemps l'on n'était pas privé d'huile et de vinaigre.

Je suis heureux d'être arrivé à Sémio, où j'espère pouvoir prendre quelques jours de repos qui me sont nécessaires. Je m'installe dans une bonne case et fais mettre le matériel du *Faidherbe*, qui est arrivé avec moi, dans une autre case servant de magasin.

4 Août. — J'entends un brouhaha inusité dans le poste, je sors et je vois les tirailleurs et travailleurs courir dans la direction du fleuve, je m'informe et l'on me dit que l'on aperçoit dans la plaine, sur la rive gauche du M'Bomou, 4 éléphants, je suis le mouvement et en effet je vois à 5 ou 600 mètres 4 magnifiques bêtes marchant doucement, l'une d'elles dépassait les autres par sa taille gigantesque, ses défenses traînaient presque à terre. Immédiatement quelques coups de fusil sont tirés, qui les mettent en fuite dans la direction d'un petit bois. L'on envoie 2 chasseurs pour les poursuivre; dans la soirée, on apprend que l'un des animaux est blessé à mort. Quelques hommes sont envoyés pour chercher la viande.

5 Août. — Les indigènes du pays ne viennent pas au poste; de temps à autre le sultan envoie quelques vivres, on ne peut s'en procurer dans les villages qui sont tous éloignés du poste, aussi la nourriture ne varie pas, poulet, patates et petits haricots noirs.

6 Août. — Je prépare mon départ pour Fort-Hossinger (Tamboura), situé à 350 kilomètres à l'Est; j'attends les porteurs qui ont été

demandés au sultan. Ceux-ci appartiennent à la tribu des Karés, peuplade très sauvage située au Nord-Est de Sémio ; j'en ai vu quelques échantillons, ils sont chétifs et malingres ; d'après les renseignements qui me sont donnés, ils désertent en masse peu après le départ, car ils ne trouvent rien à manger, le pays situé entre Sémio et Fort-Hossinger est presque désert, trois ou quatre villages seulement sont établis sur la route, quelques-autres ont leur emplacement entre la route et le M'Bomou ; on éprouve, paraît-il, les plus grandes difficultés à ravitailler ses porteurs et à en recruter pour remplacer ceux qui désertent.

J'apprends avec plaisir que mon compagnon Sonyri, maître mécanicien du *Faidherbe*, que j'avais laissé en route malade est complètement rétabli ; il serait à Raphaï, j'espère le voir arriver à Sémio très prochainement ; la perte de mon camarade eut été préjudiciable à la mission, car on compte absolument sur lui pour le montage du vapeur sur le Soué.

7 Août. — M. Bobichon quitte Sémio avec son convoi de pirogues ; les renseignements reçus sur la navigabilité du M'Bomou sont excellents, le fleuve est parfaitement navigable en cette saison, on ne rencontre qu'un seul rapide facilement franchissable. On quitte le M'Bomou pour entrer dans un de ses affluents de droite, le M'Bokou, qui nous conduira, s'il est navigable, à peu de distance de Fort-Hossinger. Ce résultat est immense, car s'il avait fallu transporter les lourdes et encombrantes charges du vapeur par voie de terre à partir de Sémio, ç'eût été presque impossible, en raison du peu de ressources qu'offre le pays en porteurs et en vivres.

Jusqu'à présent tout réussit, la mission est en bonne voie et en bonne posture pour entrer dans le bassin du Nil.

(A suivre).

X.

LA FRANCE SUR LE HAUT-NIL

Le bruit, heureusement non confirmé, qui a couru récemment, du prétendu massacre de la mission Marchand, appelle naturellement notre attention sur le but

de cette importante mission et sur les visées de notre politique dans la région de l'Afrique centrale où elle opère.

Dans cette contrée, qui n'est autre que la partie orientale de notre colonie du Congo prolongée (sous le nom de territoire de l'Oubangui), et comme d'ailleurs, il faut le reconnaître, dans presque toutes nos possessions d'outre-mer, nous avons à la fois pour voisins peu souvent agréables et pour compétiteurs *nos bons amis* les Anglais. Là, toutefois, le voisinage n'est pas immédiat, une zone jusqu'ici neutre séparant nos possessions actuelles des leurs. Cette zone, c'est le bassin du Haut-Nil (Nil blanc ou Bahr-el-Djebel) (1).

A qui, des Anglais ou de nous, va-t-elle appartenir ? C'est là, selon nous, la partie principale (il en est une autre d'engagée dans la Boucle du Niger) qui se joue à l'heure présente entre eux et nous sur cet immense échiquier qu'est la carte d'Afrique. Pour en comprendre toute l'importance, jetons les yeux sur cette carte.

RÊVE ANGLAIS ET RÊVE FRANÇAIS.

Nous nous expliquons aussitôt sans peine le *rêve africain* éclos dans le cerveau des jingoes d'outre-Manche, et particulièrement de Cecil Rhodes, ce *Napoléon du Cap* dont la taille nous semble avoir singulièrement rapetissé depuis l'an dernier. « *D'Alexandrie au Cap* », c'est-à-dire une ligne ininterrompue de possessions britanniques traversant l'Afrique de part en part, du Nord au Sud, tel était le « *rêve* ». Malheureusement pour les Anglais, il venait heurter un autre « *rêve* » africain qu'il n'y a plus aujourd'hui danger à faire connaître, et qui, nous avons mille raisons de le croire, est à cette heure en passe de se réaliser, et seul celui-là, à l'exclusion du rêve anglais. Il n'y a pas, en effet, malgré son immense étendue, place en Afrique pour leur double réalisation. Si les Anglais convoient de traverser politiquement l'Afrique du Nord au Sud, notre but à nous est de la traverser dans son autre dimension, de l'Ouest à l'Est.

A la formule « *d'Alexandrie au Cap* » qui prendrait corps du jour où les Anglais aujourd'hui maîtres de l'Égypte jusqu'à Berber, la réuniraient à leur protectorat de l'Ouganda et celui-ci (derrière l'Est africain allemand), aux territoires anglais de la Rhodésie (2) et du Nyassaland. à la formule anglaise nous opposons, et victorieusement, croyons-nous, celle-ci toute française « *De St-Louis (Sénégal) et de Libreville (Gabon-Congo) à Djibouti (côte française des Somalis), c'est-à-dire de l'Atlantique à la mer des Indes* ».

Mais pour l'accomplissement de l'un comme de l'autre de ces deux projets rivaux, une condition s'impose, capitale et difficile, la prise de possession du *Haut-Nil*. Pour les Anglais, la tâche est particulièrement ardue, car, pour eux, le mot *Haut-Nil* indique le cours du fleuve de Berber à Ouadelaï (l'ancienne capitale d'Émin-Pacha), et sur cette route, la présence d'ennemis quelque peu dangereux, les Derviches, les Abyssins..... et les Français. Pour nous, bien moins de difficultés, car il nous suffit d'atteindre par notre Congo la rive gauche du Nil, dont l'accès en aval de *Lado* nous est politiquement ouvert (reste à compter avec les indigènes Azendés et même avec les Derviches qui s'y trouvent peut-être) depuis le traité franco-belge du 14 août 1894, par l'article 4 duquel l'État libre du Congo « *s'engage à renoncer*

(1) Bahr-el-Djebel en arabe signifie : Haut fleuve, mot à mot : rivière des Montagnes.

(2) Domaine de la fameuse Compagnie à charte du Sud-Africain britannique.

à toute occupation et action politique. sur la rive droite du M'Bomou, puis au Nord du parallèle 5° 30' jusqu'au Nil ». Si donc, devant les Anglais, nous arrivons à prendre place sur la rive gauche du fleuve entre les Derviches (ou Mahdistes) au Nord et les Belges au Sud (ces derniers ont en effet occupé Redjaf et les ruines de Lado le 14 février dernier), et si, comme c'est notre intérêt et comme c'est leur ferme intention, les Abyssins s'installent en face de nous sur la rive droite du fleuve, notre influence s'étendra de l'Atlantique à la mer des Indes directement par le Congo français (ou encore par le Sénégal, le Soudan français jusqu'à Say (1) sur le Niger, puis le Nord de la ligne Say-lac Tchad et le Congo) jusqu'au Nil, ensuite par l'Abyssinie (notre alliée), depuis le Nil, enfin par notre ancienne colonie d'Obock, aujourd'hui dénommée *Côte française des Somalis*.

Tel est le « *rêve* » français.

Qu'avons-nous tenté pour en faire une « *réalité* » ?

LES MISSIONS FRANÇAISES, ABYSSINE ET ANGLAISES DU HAUT-NIL.

LA MISSION MONTEIL ET LA MISSION COLVILLE.

Au début de l'année 1894, nos affaires étaient peu brillantes dans l'Est de notre colonie du Congo. Les Belges de l'État libre, très entreprenants et « *quelque diable anglais peut-être aussi les poussant* », s'étaient avisés par d'habiles explorations (mission de la Kéthulle, qui atteint Hofra-en-Nahas au Dar-Fertit en 1894, — mission Hanolet sur le Kotto, 1894), de nous couper la voie du Nil en s'établissant à l'Ouest, comme à l'intérieur, du Pays des Rivières (Bahr-el-Ghazal) (2).

Le traité anglo-congolais du 12 mai 1894 fut pour nous la goutte qui fit déborder le vase. Lui abandonnant généreusement un pays sur lequel elle n'avait ni droits ni action, l'Angleterre cédait à *bail perpétuel* au Congo belge tout le Bahr-el-Ghazal jusqu'au Nil.

Le but, facile à découvrir, était simplement de nous évincer à tout jamais des rives de ce fleuve.

Heureusement (une fois n'est pas coutume) notre diplomatie veillait. Elle obtenait (le 14 août de la même année) des Belges une renonciation en règle à ces régions et nous ouvrait ainsi l'accès éventuel du grand fleuve.

La mission Monteil, envoyée un peu avant au Congo (sur un vote des Chambres qui avaient à cet effet voté un crédit de 1,800,000 fr.) pour arrêter les empiètements des officiers de l'État Libre en fut alors (*cessante causâ*) rappelée et envoyée (on sait avec quel insuccès) contre l'Almamy Samory au pays de Kong (Côte d'Ivoire). Les Anglais, nous imitant, rappelèrent le colonel Colville, primitivement envoyé pour nous devancer sur le Nil (3).

(1) Say est depuis quelques mois occupé par nos troupes.

(2) En arabe : rivière des Gazelles.

(3) Sur son ordre, le major Owen, avait même au début de 1894 gagné Ouadelaï, et le major Cunningham, accompagné du lieutenant Vaudeleur, avait descendu le Nil jusqu'à Donfile (en amont de Redjaf) sur un bateau d'acier portant 16 hommes et un canon Maxim. L'embarcation fut arrêtée par les rapides du Nil (15 janvier 1895).

LA MISSION ABYSSINE ET LA MISSION DE BONCHAMPS.

Ils étaient alors trop confiants dans leur *pseudo-alliée* l'Italie, à laquelle, le 15 avril 1891 ils avaient reconnu le protectorat de l'Éthiopie, soi-disant issu du traité d'Ucciali (1889), et qui en retour leur avait abandonné une très large bande sur la rive droite du Nil. L'Angleterre pensait par cette voie réaliser son « *rêve africain* ». Elle comptait sans son hôte, notre ami Ménélik II.

En effet, qu'arrive-t-il aujourd'hui ? Ménélik, vainqueur de l'Italie, a, d'accord avec nous, envoyé pour occuper la rive droite du Nil, la mission Clochette. De notre côté, et *en même temps*, nous avons chargé le marquis de Bonchamps (l'ancien explorateur du Katanga (Congo), de se rendre parallèlement à l'expédition abyssine vers le Nil, puis, le traversant, de donner la main sur la rive gauche du grand fleuve, environ à la hauteur de Fachoda, aux missions Liotard et Marchand, venues du Congo français.

LA MISSION MAC-DONALD.

A cette nouvelle, les Anglais envoyèrent aussitôt à leur tour une mission pour devancer les nôtres sur le Nil : elle avait pour chef le major Mac-Donald, à la tête de 2,000 hommes. Son but officiel était simplement l'exploration des bords du lac Rodolphe et de la rivière Djouba, ainsi que la délimitation des frontières anglaises avec le Bénadir italien. Mais on vient d'apprendre qu'une révolte (de ses auxiliaires soudanais) a fait échouer le projet du major Mac-Donald (1). En outre, aux dernières nouvelles, les tentatives pour reconstituer cette mission étaient complètement paralysées par un soulèvement presque général de l'Ouganda et de l'Ousoga contre les Anglais ; le lieutenant Mac-Donald, frère du major, y avait péri.

LA MISSION LIOTARD ET LA MISSION MARCHAND.

Le programme franco-abyssin, au contraire, a été exécuté point par point.

Tandis que, soutenu par Ménélik lui-même, M. de Bonchamps, assisté de MM. Ch. Michel, Bartholin, ingénieur, Paul Pottier, naturaliste, et à la tête de 50 Abyssins, partait d'Addis-Ababas (2), capitale de l'Éthiopie, le 17 mai dernier, et par Billo, arrivait le 9 juin à Léga sur la Didessa, affluent du Nil Bleu (3), et le 1^{er} juillet rejoignait la mission abyssine (dont le chef, l'ex-capitaine français Clochette, venait de mourir subitement) à Goré, pour en repartir avec cette mission, le 22 juillet, se dirigeant vers le Nil par son affluent le Sobat ; — pendant ce temps, au Congo français, le capitaine d'infanterie de marine Marchand quitte le 1^{er} mars 1897 Brazzaville, le dernier de sa mission, ayant le Nil pour objectif.

Ancien explorateur du Soudan et de la Côte d'Ivoire, très au courant des choses d'Afrique et très énergique, il avait pour dignes seconds les capitaines Cartolène-

(1) Les Soudanais mutinés parce que le major Mac-Donald voulait les obliger à partir en campagne sans leurs femmes, et soutenus par 150 Bagandas mahométans attaquèrent l'état-major anglais auquel s'était joint l'explorateur Jackson. Deux officiers et deux ingénieurs anglais furent tués, ainsi que de nombreux soldats. Parmi les blessés, on comptait le major Mac-Donald lui-même.

(2) Addis-Ababa en langue Amkara signifie : « *Nouvelle Fleur* ».

(3) Le Nil Bleu, comme on sait, n'est lui-même qu'un affluent du Nil.

Baratier (des spahis soudanais) (1), Germain (de l'artillerie de marine), et Mangin (de l'infanterie de marine), qui reçut le commandement des tirailleurs indigènes de la mission. Citons encore : MM. le lieutenant Lergeau, de l'infanterie de marine, l'enseigne de vaisseau Dyé, le docteur Emily. La capitaine Simon, malade, avait dû rentrer en France où il vint de mourir. Parmi les sous-officiers, qu'il nous soit permis de retenir le nom de M. De Prat, adjudant d'infanterie de marine, un enfant de Lille et membre de la Société.

La mission, composée de 3 compagnies, dont 2 de tirailleurs sénégalais, emportait une canonnière démontable en aluminium le *Faidherbe* (2) et une dizaine de chalands, 3,000 porteurs l'accompagnaient.

Devant elle s'avancait M. Liotard, lieutenant-gouverneur de l'*Oubangui* (3) auquel elle apportait des ravitaillements. Aux dernières nouvelles, M. Liotard avait pénétré au Bahr-el-Ghazal par le Nord : il avait successivement occupé Djéma et Dem-Ziber (ou Dem-Soliman) (4) le 1^{er} juin dernier. Bientôt après il y était rejoint par la mission Marchand venue du Sud (par le M'Bomou, Rafai, Sémio et Tamboura). Le 23 juillet, M. Liotard en partait pour aller occuper, non loin du Nil, Mechra-er-Rek, au confluent du Djour et du Soueh, dont la réunion dans cette ville forme le Bahr-el-Ghazal.

Tels sont les derniers renseignements reçus.

Ainsi le 22 juillet, la mission de Bonchamps et la mission abyssine se dirigeaient vers la vallée du Sobat, affluent de droite du Nil, et le 23 la mission Liotard approchait Bahr-el-Ghazal, affluent de gauche du grand fleuve. Qu'on remarque la coïncidence des dates. Depuis, le bruit a couru que la jonction s'était faite à Fachoda sur le Nil.

Mais voici que des rumeurs plus récentes (propagées, fait à noter, par les Belges, nos rivaux sur cette rive gauche du Nil), tendraient à faire croire au massacre de l'une de nos expéditions, soit par les Derviches, soit par les indigènes Azandés ou ses propres porteurs. A tout prendre (si la triste nouvelle était vraie par malheur), les missions Liotard, de Bonchamps et Clochette pourraient encore sauver la situation.

Mais jusqu'à plus ample informé, nous nous refusons d'autant plus énergiquement à croire à ce massacre, tant par les indigènes que par les Derviches, que les premiers nous ont jusqu'ici été très fidèles et que quant aux seconds, on a, bien au contraire, prétendu et avec assez de vraisemblance, qu'ayant mêmes ennemis et mêmes amis que nous, ils nous avaient récemment fait demander notre alliance.

Remarquons en outre que l'Angleterre considère la partie par elle à ce point perdue (depuis que l'Allemagne, en 1894, l'a forcée à renoncer à la bande (5) destinée à relier l'Ouganda à la Rhodésie, et surtout depuis les victoires italiennes de Ménélik) qu'elle a, dit-on, fait par son envoyé Rennell Rodd, abandonner cette année au négus la rive droite du Nil du Sud de Khartoum (14° de lat. N.) aux environs du lac Albert, (2° de lat. N.) (peut-être aussi pour s'en faire un allié-neutre

(1) Fils de l'intendant-général Baratier.

(2) Juste hommage rendu au glorieux initiateur de notre politique ouest-africaine, plus que tout autre digne de voir son nom servir de compagnon au drapeau tricolore dans le centre de l'Afrique.

(3) Le décret du 28 septembre 1897 qui a réorganisé le Congo français a donné ce nouveau titre à l'ancien commissaire du gouvernement au *Haut-Oubangui*.

(4) Cette ville appelée encore Zériba-Soliman (ou Suléiman), doit être la même que la Moudirieh de la carte de la Société de Géographie de Paris.

(5) Large de 25 kil. et que lui cédait à bail perpétuel l'État libre du Congo.

contre les Derviches), — et que nous avons pu récemment lire dans le *Daily-Graphic* et la *Saint-James-Gazette*, des phrases comme celle-ci : « Nous avions compté sur l'Italie (traité du 15 avril 1891) pour garder le Haut-Nil à l'Angleterre, mais les victoires de Ménélik sont venues détruire ces beaux calculs » (*Daily-Graphic* du 9 décembre 1897), ou comme cette autre : « Le gouvernement anglais n'envisage la possibilité d'aucune difficulté avec la France à l'égard des régions supérieures du Nil. Le territoire contesté est considéré comme sans valeur propre (ne seraient-ils pas par hasard, trop verts, les raisins des bords du Haut-Nil ?). Mais toute puissance qui le posséderait pourrait détourner le Nil et rendre l'Égypte stérile. » (*Saint-James-Gazette* du 9 décembre 1897).

En effet, ne l'oublions pas, comme on l'a souvent dit et redit depuis Hérodote, l'Égypte est un don du Nil. Mais alors, la solution de la question d'Égypte ne serait-elle pas entre les mains de nos trois missions Marchand, Liotard et de Bonchamps ? Y aurait-on songé au quai d'Orsay et au pavillon de Flore ?

Qu'il nous soit, en passant, permis de formuler un vœu : « Si, comme nous le souhaitons de toutes nos forces, nos trois missions sont arrivées et sont encore saines et sauvées sur les rives mêmes du Nil, nous demandons que le vaillant lieutenant-gouverneur de l'Oubangui voie son titre changé désormais (en affirmation de notre conquête) en celui de lieutenant-gouverneur du Haut-Nil.

Concluons : en dépit des rumeurs trop intéressées colportées par nos rivaux (Belges et Anglais), nous avons la conviction qu'un avenir que nous sentons prochain, verra notre Congo s'appuyer au Nil, et joignant par ce fleuve la province équatoriale de l'Éthiopie (gouvernée comme on sait, par l'administration russo-française du comte Léontieff et du prince Henri d'Orléans), tirer un énorme profit du chemin de fer français (aujourd'hui activement commencé) qui, unissant d'abord Djibouti à Harrar, doit (c'est l'intention formelle de Ménélik, comme en témoigne l'acte (1894) de concession de la ligne) gagner ensuite par Addis-Ababa, Entotto et le Kaffa, les bords mêmes du Haut-Nil.

Ce jour-là, nos bons amis d'outre-Manche comprendront peut-être que les temps héroïques de Fontenoy sont passés et que cette fois (qui, j'espère, ne sera pas la dernière), MM. les Français ont tiré les premiers..... et tiré quoi ? MM. les Anglais, peut-être les marrons du feu africain, mais bel et bien pour eux, et non pour d'autres. Sur l'échiquier africain dont nous parlions tout à l'heure, la partie déjà bien compromise pour vous à Nikki, à Kitchi et à Boussa sur le Niger, pourrait bien l'être encore plus sur le Nil. Quand, stupéfaits et impuissants, vous aurez vu le pavillon tricolore flotter sur le grand fleuve, gardez-vous bien surtout de crier à l'usurpation et de prétendre que le Bahr-el-Ghazal appartient à l'Égypte. Vous aviez vous mêmes en 1894 cédé à bail aux Belges ce même Bahr-el-Ghazal ! (1) Mauvais joueurs, les fidèles sujets de Sa Gracieuse Majesté, l'avoueront-ils, alors, l'Échec à la Reine ?

Paris, 26 Décembre 1897.

ROGER ARNETTE,

Membre des Sociétés de Géographie de Lille et de Paris.

P. S. — L'explication du bruit qui a couru du massacre de la mission Marchand,

(1) En même temps que l'*Equatoria*, d'Émin-Pacha (avec Ouadelai), cette autre province égyptienne, aujourd'hui bel et bien incorporée, grâce aux Anglais, au Googo belge.

nous semble résulter de ce fait (rapporté par M. Émile Cère dans la *Revue hebdomadaire* du 25 décembre), que le 7 mai dernier, 7 tirailleurs de la mission et 13 payeurs restés en arrière, ont été saisis, tués et mangés par les Nyam-Nyam des rives du M'Bomou. C'est ce massacre qui aura très probablement fait croire à celui de toute la mission. Les nombreuses lettres récemment reçues de divers membres de la mission Marchand (et reproduites dans la presse), nous ont aussi signalé d'autres attaques dont elle fut l'objet, notamment au début, entre Loango et Brazzaville, puis, le 21 janvier 1897, en face de Brazzaville, et encore le 10 mars et le 13 juillet à Yokola, près de Bangui. Ce fut dans ce dernier combat que périt, noyé, l'administrateur Comte. Depuis lors, les rebelles ont été châtiés et l'ordre rétabli par le lieutenant de vaisseau Marin.

Les lettres suivantes de MM. Marchand et Liotard, bien loin d'être alarmantes, nous semblent au contraire respirer une pleine confiance dans les populations riveraines du Nil et une foi absolue dans le succès :

« Sémio, 17 juin 1897.

» Ici, depuis une heure, avec *pas une seule* de nos 2,200 charges derrière nous ; la moitié de ce nombre est ici, dans de bons magasins, l'autre moitié nous a précédés avec le premier détachement, sur le *Soueh*, bassin du Nil et nous attend à Tamboura.

» Le pavillon tricolore flottera le 14 juillet sur Djour-Gattas et avant le 15 août sur Mechra-er-Rek.

» Les grosses difficultés sont maintenant derrière nous, et du côté du Nord, Dem-Ziber a été occupé le 1^{er} juin par Liotard, qui préparait cela depuis dix-huit mois, et qui a pu réaliser son projet, grâce au ravitaillement de près de 3,000 charges que je lui ai apportées en plus des miennes.

» La mission a fait tout son devoir, et un moment il a été lourd.

» Mais à cette heure le succès est immense, la route du Nil sous notre main, libre. — Vive la France !

» Dites à Chautemps, Doumergue, Cochery, au prince d'Arenberg, au général Billot, à l'amiral Besnard, à l'ancien ministre Guieyasse, à M. Turrel, à M. Lebon (je n'ai pas de nouvelles de France depuis six mois, et ne sais si le cabinet Méline est toujours au pouvoir), à M. Étienne, à M. Bourgeois, à Deloncle, à Jourde, à M. Jaurès, dont la phrase : « c'est un vote national que nous allons émettre », lors de la discussion du budget de l'Oubangui, 1897, m'a fort touché, à M. Couchard, à ce bon ami Pontalié, à tous les amis et protecteurs de la mission, que le drapeau de France flotte aux rives du Nil, que nous sommes solides ici, que pas un coup de feu n'a encore été tiré, et que le moment est venu de nous soutenir énergiquement.

» Au revoir. Je pars.

» Tous mes camarades en bonne santé. Moi aussi.

» MARCHAND. »

Nous avons de la même date (fin juin 1897), une lettre de M. Liotard, qui écrivait de *Dem-Ziber* :

« Nous sommes pour le moment transformés en soldats laboureurs. Les rares habitants d'alentour, habitués à vivre de racines et de miel, n'ont presque pas de cultures. Force est de nous suffire en quittant le fusil pour la pioche. Les ruines de la *Mouderia* encore debout, contemplent ces hommes de l'Occident qui osent

remuer leurs cendres endormies depuis 15 ans. Les plantations s'élèvent verdoyantes, en donnant un aspect et un éclat nouveau à l'immense plateau sur lequel Ziber avait élevé sa capitale.

» Des hommes bizarres, nus comme des vers, sortent des marais du Bahr-el-Ghazal pour voir ces intrus : ce sont les Dinkas. Graissés des pieds à la tête de bouse de vache, ils répandent une odeur qui fait fuir les nuées de mouches.

» Les rivières sont maintenant des torrents. Quinze jours d'hivernage ont rempli le lit du *Biré*, au point qu'il faut se mettre à la nage, là où nous passions presque à pied sec.

» LIOTARD. »

On le voit, rien dans ces lettres (1) ne révèle la crainte d'une agression quelconque. Tout au contraire.

Contentons-nous donc d'attendre et dans la ferme conviction du succès obtenu à cette heure, nous nous écrirons avec M. Marchand :

« *Toujours en avant et vive la France !* »

ROGER ARNETTE.

BIBLIOGRAPHIE

L'EXTENSION DU SYSTÈME DÉCIMAL AUX MESURES DU TEMPS ET DES ANGLES, Théorie, Applications scientifique et industrielle.

Tel est le titre de l'ouvrage offert à la Bibliothèque de la Société de Géographie par M. le D^r DE REY-PAILHADE, Ingénieur civil des Mines, ancien Président de la Société de Géographie de Toulouse. Cette brochure de 44 pages, avec une planche en deux couleurs contenant une montre et un chronomètre à division décimale du système de l'auteur, contient une Conférence faite par lui à la Société d'Histoire naturelle de Toulouse le 5 Mai 1897.

En débutant, l'auteur rappelle ses premiers efforts en 1894 en vue de la division décimale du jour et du cercle, et les progrès faits depuis lors par ces idées, puis qu'une Commission ministérielle, nommée en vertu d'un décret, a *décimalisé* en 1897 les heures actuelles, comptées de 1 à 24 comme en astronomie, et décidé l'adoption de la division du quart du cercle en 100 grades, aussi *décimalisés*. Cette dernière division, imaginée par Laplace il y a un siècle, s'est maintenue, notam-

(1) Les dernières lettres reçues en France de plusieurs membres des missions Liotard et Marchand (quelques-unes même datées de *fin septembre*), font définitivement disparaître toutes traces d'inquiétude sur leur sort, car elles sont *postérieures* à la date attribuée au prétendu massacre (*soit*).

ment dans les cartes de l'État-Major : de sorte que la réforme de la Commission ne comprend de réelle nouveauté que la division décimale de l'heure, dont on ne peut raisonnablement contester les avantages.

Le système proposé par M. de Rey-Pailhade est plus logique, mais aussi plus radical que celui de la Commission, « dont les complications, dit-il, l'ont fait juger » très sévèrement ». Pour assimiler entièrement le *jour* et le *cercle*, il divise le premier en 100 parties égales appelées *cés* (pour *centièmes* de jour), et le second en 100 *cirs* (abrégé de *circulus*, *cercle*) ; de cette façon, pendant que le soleil décrit un *cir* dans le ciel, l'aiguille de sa montre nouvelle fait un *cé* sur le cadran.

Les avantages de ce système sont incontestables, et l'auteur les fait ressortir par de nombreux exemples, en les opposant aux inconvénients du système mixte de la Commission. La seule difficulté consisterait à faire adopter cette division décimale du jour, difficulté que la Commission n'a pas osé aborder *de front* et qui lui a fait maintenir le jour de 24 heures.

Après les applications aux sciences et à l'industrie, l'ouvrage contient la Composition de la Commission et les Questions qui lui étaient posées et qui constituaient son ordre du jour, suivies d'un Index bibliographique. Enfin l'ouvrage se termine par des tables astronomiques ou de conversion, calculées par l'auteur en *cés* et en *cirs*.

En résumé, cet opuscule est intéressant pour ceux qui s'occupent de ce sujet, aujourd'hui à l'ordre du jour ; et l'on ne peut qu'admirer l'activité de l'auteur, dont l'initiative a amené un vote favorable sur cette question au Congrès international de Géographie tenu à Londres en 1895.

Dans la circulaire accompagnant l'envoi de sa brochure, M. de Rey-Pailhade rappelle qu'un

CONCOURS INTERNATIONAL DE MONTRES DÉCIMALES

« de toutes sortes, — montres de poche, chronomètres, pendules géographiques décimales, etc., aura lieu à Paris le 5 Avril 1898, sous le patronage du *Moniteur de l'Horlogerie*, 26, rue de Grammont. Ce sera le complément pratique de la partie théorique traitée par les Sociétés de géographie. »

A ce concours figureront certainement le chronomètre décimal de l'auteur, et sa montre, présentant les 12 heures ordinaires en chiffres romains, et les 100 *cés* écrits en rouge et répartis sur deux circonférences concentriques ; puis la montre Sarrauton, construite par M. Brisebard de Besançon, avec ses deux séries concentriques de 12 heures, comme sur les cadrans belges, et ses deux divisions en minutes : l'ancienne, non numérotée, entre les heures, et la nouvelle, écrite 10, 20, 30... 100 à la circonférence extérieure.

Voilà pour celles que nous connaissons, la dernière surtout, pour l'avoir vue entre les mains de plusieurs membres de la Société de Géographie de Lille. D'autres seront évidemment réalisées d'ici au concours, notamment celle dont le cadran proposé aux constructeurs se trouve, avec le dessin de la précédente, dans le n° du 15 Novembre de *Bruxelles-Exposition*, et consiste en un petit cercle portant les heures de 1 à 24, le grand portant les minutes et les secondes de 10 à 100.

V. TILMANT.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

JANVIER.

8. — AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE. — Décret supprimant le commandement supérieur des troupes.

8. — RUSSIE. — Inauguration à Moscou de l'Exposition des peintres français.

10. — LILLE. — Séance solennelle de la Société de Géographie. — Conférence de M. Marcel Dubois : *La Tunisie*.

15. — LILLE. — Société de Géographie. — Conférence de M. Claudius Madrolle : *Tonkin, Chine et Thibet*.

16. — INDO-CHINE. — Départ de M. Doumer, gouverneur-général de l'Indo-Chine.

16. — FRANCE. — Réception à la Société de Géographie de Paris des membres de la mission Hourst.

18. — FRANCE. — Deuxième centenaire de la naissance de Duplex.

19. — LILLE. — Société de Géographie. — Conférence du commandant Toutée : *Du Dahomé au Sahara par le Niger*.

25. — INDO-CHINE. — Funérailles de M. A. Rousseau, gouverneur-général de l'Indo-Chine.

27. — NIGER. — Les troupes de la Compagnie du Niger s'emparent de Bida, capitale de l'émir du Noupé.

29. — ALGÉRIE. — Tentative criminelle contre M. Cambon, gouverneur-général de l'Algérie.

31. — MADAGASCAR. — Le général Gallieni restitue aux provinces non hovas leur autonomie administrative.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

ASIE.

Annam. — Protectorat modifié. — M. Doumer, gouverneur-général de l'Indo-Chine, a apporté d'importantes modifications à l'exercice du protectorat

français en Annam, lors de son voyage à Hué. Le roi Than-Thai étant arrivé à sa majorité, le conseil de régence, qui fonctionnait depuis son avènement, a été supprimé. Les deux régents Nguyen-Than et Hoang-Cao-Kai conservent leurs titres et leurs émoluments, et sont nommés ministres de l'intérieur et de la guerre. Le « Conat » ou conseil de l'empire sera désormais composé de six ministres et présidé par le Résident supérieur de France, dont l'approbation devra précéder toute ordonnance royale. La propriété territoriale est désormais entièrement accessible aux Français en Annam.

Laos. — Exploration Mazeran au Mékong. — On connaît les heureux résultats obtenus, en janvier 1897, par l'enseigne de vaisseau Mazeran, dans la tentative qu'il fit pour remonter le Mékong en amont des rapides de Tang-Ho, point où s'était arrêté le lieutenant de vaisseau G. Simon avec la canonnière *La Grandière*. Ce que M. Mazeran avait fait en pirogues, il vient de le refaire, mais cette fois avec *La Grandière*, reculant vers la Chine la limite de la navigabilité du fleuve. Les rapides dangereux de Tang-Ho heureusement franchis, M. Mazeran est arrivé avec son bâtiment à Xien-Lap, près de Nieng-Kok, à dix journées en amont de Tong-Ho. C'est un beau succès, dû à l'énergie du commandant du *La Grandière*, qui aura pour résultat non seulement de mieux faire respecter le drapeau de la France, mais aussi, sans doute, de secouer quelque peu l'apathie des Laotiens et d'attirer l'attention des commerçants du Yunnan.

Agissements hostiles des Anglois. — Au point de vue politique, les effets sont immenses et immédiats; nous avons vraiment grand besoin de cette revanche, disent les *Débats*. L'année dernière, en effet, la France avait été ridiculisée et bafouée aux yeux des indigènes par les agents installés à Muong-Sing, M. Sterling et le capitaine Copfield. Lorsque ces Messieurs remirent le territoire à MM. Vaele et Mazeran, le 9 mai 1896, ils avaient déjà perçu les impôts de l'année et ils refusèrent de nous reverser le montant d'un semestre.

Bien après la signature du traité de délimitation. M. Sterling avait lancé une proclamation contre nous aux populations. Il annonçait aussi la destitution du tiao-phu héréditaire et son remplacement par une de ses créatures. Dans le même temps, il faisait agir dans le Muong-Mugne un fonctionnaire à lui qui dépeuplait la région de ses habitants et les transportait sur la rive droite en territoire anglais.

Lorsque l'évacuation du Muong-Sing fut ordonnée, M. Sterling et le capitaine Copfield, au lieu de rentrer en Birmanie, remontèrent jusqu'à Xieng-Houng, et, avec une force considérable, parcoururent le pays, occupant les deux rives du fleuve et nous coupant les communications avec la Chine, tandis que 400 hommes de troupe (des Gourkas) tenaient garnison à Xieng-Houng même.

Dans un cas de l'espèce, l'Angleterre aurait exigé de nous des excuses immédiates et nous aurions rappelé, blâmé, et sans doute mis en non-activité notre agent. Pour toutes ces causes, l'arrivée de *La Grandière* dans le bief de Xieng-Lap-Xieng-Houng est plus qu'un succès, et il faut espérer que son retentissement ramènera, avec la confiance des indigènes, le repeuplement de notre rive désertée.

Explorateurs et Voyageurs. — Le capitaine anglais *Wellby* et le lieutenant Malcolm ont traversé l'empire chinois de l'Ouest à l'Est. Partis le 4 mai 1896 de Leh (Kaschmir), ils furent abandonnés par leurs guides sur les plateaux déserts du Tibet. En septembre, les explorateurs épuisés rencontrèrent sur le Tchourner

ou Ma-tchou (branche du haut Yang-Tsé), la caravane d'un marchand de Lhassa qui les ravitailla ; ils purent ainsi gagner le Tsaidam et le Kou-Kou-Nor. Le 25 octobre, ils franchirent la frontière chinoise à Tankor, puis atteignirent Sining (Kansou), Lan-Tchéou, le Hoang Ho et enfin Pékin.

Après M^{me} Massieu, dont nous avons signalé les voyages dans l'Inde et en Indo-Chine, c'est une Anglaise, M^{me} H. Cross, qui voyage en Chine, où elle vient de remonter le Yang-tsé-Kiang jusqu'à Han-Chow ; au retour, elle s'est rendue à Nankin. Parcourant ensuite l'Indo-Chine, elle a visité Angkar, l'nom-Penh, le Siam, Bangkok, la Cochinchine, l'Annam. Elle a fait, en chaise, à pied ou à cheval, la route mandarine de Tourane à Hanoi, par Hué. Après être montée à Langson et au fort de Dang-Nang, elle s'est rendue à Hong-Kong, d'où elle devait se rendre au Japon, puis en Amérique.

Le D^r *Sren Hedin*, dont nous avons annoncé le départ de l'ékin pour revenir en Europe est rentré à Stockholm à la suite d'une absence de près de quatre années, après avoir traversé l'Asie de la Caspienne à la mer Jaune. Son exploration de la région du Pamir, et notamment du massif glacier de Moustag-Ata, du Lob-Nor, du Tibet et la traversée du grand désert de Takla-Makan, entre Zachgar et le Lob-Nor, où il faillit périr de soif et de faim, l'a mis au rang des grands explorateurs de l'Asie.

M. *Henri Brenier*, chef de la *Mission lyonnaise* envoyé en Chine, est arrivé à Marseille le 3 septembre. On se rappelle que cette mission était partie il y a deux ans sous la direction de M. Rocher, consul de France, en vue de chercher, sur l'initiative de la Chambre de Commerce de Lyon, de nouveaux débouchés aux produits français dans la région méridionale de la Chine. M. Rocher ayant dû rentrer en France, au cours de la Mission, par suite de maladie, M. Brenier l'avait remplacé. Tous les compagnons de M. Brenier l'ont précédé dans son retour en France.

AFRIQUE

Explorateurs et Voyageurs. — La mission *Gentil* s'est mise en route pour le lac Tchad. Son bâtiment démontable, le *Léon Blot*, a quitté dans les premiers jours du mois de mai 1897 le confluent de la Nana et du Gribingui, affluents de gauche du Chari. La route qui va du poste des Ouadilas, situé sur l'Oubangui, au Gribingui est occupée par une ligne de cinq postes permanents : Ouadda, Kribedjé, un poste non dénommé, Nana A et Nana B. Ce dernier poste, installé au confluent du Gribingui, est actuellement la base d'opérations de la mission Gentil.

Le Société de Géographie de Rome a publié les résultats scientifiques de l'expédition *Bottego* dans le Somali jusqu'aux lacs Rodolphe et Stéphanie. L'expédition a constaté que l'Omo se jette dans le lac de Rodolphe ; elle a exploré également le bassin du Sobat, le dernier affluent de droite du Nil. Elle a levé les plans du massif éthiopien du Sud, a suivi le Sagan jusqu'à son embouchure dans le lac de Stéphanie. Elle a aussi découvert un grand lac auquel elle a donné le nom de Reine Marguerite. Ce lac forme un bassin fermé avec le Ciamo. L'expédition a relevé toute la rive droite du lac de Rodolphe et a traversé une très grande étendue de territoire, 6,000 kilomètres, dont 3,000 traversent des régions encore inconnues des Européens.

Les membres de la mission *Bonvalot* en Abyssinie, continuant leur route après le départ de leur chef pour la France, sont arrivés sur les rives de la Didessa, principal affluent du Nil Blanc.

Au commencement de juin, le *marquis de Bonchamps*, ancien chef d'expédition au Katanga, a pris le commandement de cette mission, ayant comme compagnon de voyage MM. Ch. Michel, son second; Bartholin, ingénieur; Potter, peintre et naturaliste. Grâce au puissant appui de l'empereur Ménélik, les explorateurs ont pu atteindre sans encombre la Didessa. Sur toute leur route, les chefs Gallas ont reçu nos compatriotes de la façon la plus cordiale, les escortant, leur distribuant des provisions à chaque campement.

L'expédition, dirigée par un homme aussi au courant des choses d'Afrique que M. de Bonchamps, ne peut manquer d'atteindre le but qu'elle se propose, qui est, avec le concours des ras éthiopiens, de s'établir sur la rive gauche du Nil Blanc et de tendre la main à la mission Lictard-Marchand arrivant par la voie de l'Ouhangui et du Bahr-el-Ghazal. La mission espère, malgré les pluies et l'élévation des plateaux (1,800 à 2,700 mètres), arriver au Nil Blanc en août. Les régions d'Abyssinie parcourues par nos compatriotes sont d'une fertilité et d'une richesse étonnantes.

RÉGIONS POLAIRES.

Une nouvelle exploration au Pôle Nord. — Après Nansen, voici le lieutenant américain Péary qui se dispose à faire de nouvelles tentatives pour atteindre le pôle Nord par le Groënland. Il établira jusqu'aux points extrêmes où il pourra parvenir des stations pour assurer les approvisionnements. Il espère éviter ainsi la nécessité de revenir constamment en arrière pour se ravitailler et pouvoir avancer successivement dans les régions polaires, de façon à se rapprocher du pôle encore plus que ne l'a fait Nansen.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

EUROPE

Le commerce de la Belgique en 1896. — Les résultats généraux du mouvement commercial entre la Belgique et les pays étrangers, pendant l'année 1896, sont supérieurs à ceux de l'année précédente.

Le commerce général s'est élevé à 5,757,700,000 francs ou 247,900,600 de plus qu'en 1896. Ce chiffre comprend les marchandises importées pour la consommation, pour le transit direct et pour l'entrepôt, pour 3,637,400,000 fr., soit 132,500,000 fr. de plus qu'en 1895.

Pour le commerce spécial, les échanges avec les pays d'Europe représentent 78,2 %, du mouvement des importations et des exportations réunies, contre 79,1 %, en 1895. Voici la répartition :

estuaire du fleuve, un avant-port, Bremerhaven, mais sans y transporter leurs comptoirs ni leurs magasins. Ils eurent alors à supporter des frais de transbordement et de manipulation, à subir des chances de détérioration ou de casse des marchandises, qui diminuaient notablement leurs bénéfices. Ils songèrent donc à employer un autre moyen, le seul efficace, qui était d'approfondir, en même temps que leur port, le lit du bas Weser, de façon à ce que les grands vapeurs puissent arriver et trouver place dans la ville même. C'est à quoi ils sont parvenus, grâce au puissant concours financier que leur a très intelligemment prêté l'empire.

Aujourd'hui, le port de Brême, agrandi par la même occasion, dans des proportions considérables et porté à une profondeur uniforme de 5 m. 40, peut recevoir jusqu'aux transatlantiques; il est doté, en outre, des installations les plus complètes. Bremerhaven demeure, formant port auxiliaire et non concurrent, géré par la ville de Brême, qui désormais, au point de vue des communications avec la mer, se trouve dans une situation tout à fait normale et avantageuse.

Il lui manque encore des moyens de communication avec les marchés intérieurs de l'Allemagne; ce qui fait que ses navires et les navires étrangers qui y ont apporté des marchandises n'y trouvent guère de fret de sortie et doivent partir ou s'en retourner sur lest, ayant à quêter un chargement dans les ports des pays voisins, la plupart allant le chercher dans les ports charbonniers de la Grande-Bretagne.

On s'inquiète bien, en Allemagne, de remédier à cet état de choses; on songe, notamment, à établir un canal, pouvant porter des bateaux de 400 et 500 tonnes, qui relierait le Rhin à l'Elbe en traversant le Weser; parti de Ruhrort, sur la Rhur, ce canal aurait en outre un embranchement vers Dortmund et par l'Ems aboutirait à Emden; cet embranchement a même donné lieu, au Parlement, à une demande de crédit de 14 millions 1/2 de marks, demande qui a rencontré, il est vrai, de la part des agrariens de Prusse, une opposition fort vive.

De l'artère principale, d'ailleurs, il n'est plus guère question; si bien que les houilles de Westphalie, par exemple, qui sont destinées à l'étranger, vont prendre longtemps encore, sans doute, la voie de mer à Anvers ou Rotterdam. Bref, faute de canaux ou voies fluviales auxiliaires, Brême ne reçoit annuellement jusqu'ici, de l'intérieur, que 200,000 tonnes de marchandises à exporter, tandis que Hambourg et Anvers en reçoivent, respectivement, plus de 2,500,000.

Malgré tout, Brême a reconquis, grâce aux améliorations de son port que nous venons d'indiquer, la grande situation commerciale dont elle fut redevable à la puissante organisation de ses banques et de ses maisons de négoce ou d'industrie, qui possèdent dans tous les pays du monde, depuis longtemps, des comptoirs, des succursales, des représentants habiles.

La Hongrie Industrielle. — L'Exposition millénaire de Budapest en 1896, a mis en relief les progrès de l'industrie hongroise pendant les dernières années.

Depuis 1800, les sommes employées à fonder des entreprises nouvelles ont été considérables; en raison des richesses naturelles à exploiter, de l'importance actuelle des importations, il y a lieu de supposer que de nouveaux capitaux pourront s'employer utilement en Hongrie à créer de nouvelles exploitations et à développer celles qui existent.

C'est dans le pays même que l'on trouve les fonds nécessaires à ce développement de l'industrie locale, ce qui s'explique facilement par la moyenne des bénéfices réalisés et distribués. Cette moyenne pour la ville de Budapest seulement et pour les 114 Sociétés industrielles par actions qu'elle comptait en 1894, a été de 7,88 %, du capital engagé.

L'essor de l'industrie hongroise est favorisé par le développement des voies de communication par eau et par fer.

La Hongrie possède plus de 3,000 kilomètres de voies navigables et elle consacre des sommes considérables à leur régularisation ; c'est ainsi qu'elle a employé successivement 17 millions de florins à la régularisation du haut Danube, 52 millions pour celle du Danube moyen et que les Portes de Fer, ouvertes en 1890, ont rendu libre pour la navigation intérieure l'accès vers l'Orient.

Le réseau des chemins de fer hongrois est d'environ 14,000 kilomètres, dont les quatre cinquièmes appartiennent à l'État ; le dernier cinquième est entre les mains de diverses Compagnies et notamment de celle du Sud de l'Autriche, dont le réseau se prolonge en Hongrie.

En raccordant aux voies navigables et aux chemins de fer les régions longtemps privées de voies de transports économiques, de nombreuses richesses ont pu être mises en valeur par la création de nouveaux groupes industriels.

A côté des grandes industries agricoles de la Hongrie, des centres miniers dont l'importance s'accroît chaque jour, viennent augmenter les ressources du pays.

Quelques industries agricoles ont atteint en Hongrie de grands développements, entre autres la meunerie ; le système hongrois des moutures à la vapeur a été imité dans tous les pays, sans atteindre toutefois la perfection des meuniers hongrois, ce qui explique l'importance de l'exportation des farines hongroises.

La distillerie et la sucrerie jouent un rôle considérable ; de 1889 à 1894, le poids des betteraves élaborées et du sucre produit a presque triplé, ce qui a eu pour conséquence de diminuer les importations du sucre et même de dessiner un mouvement d'exportation.

La brasserie a progressé, mais dans de moindres proportions, ce qui s'explique parce que la Hongrie est un pays essentiellement vinicole.

La Hongrie renferme 455 mines en exploitation, réparties entre les sept inspections générales du pays ; la recherche et l'étude des gîtes minéraux sont favorisées par l'Institut géologique des mines, dont les ingénieurs portent le titre de géologues des mines et qui ont pour mission de s'occuper particulièrement des fouilles, de la recherche et de la découverte des gisements de minéraux utilisables.

L'initiative de cette institution prise par la Hongrie est digne de remarque, elle a donné des résultats précieux et contribuera, sans aucun doute, à l'extension des mines exploitées en Hongrie.

Les minéraux exploités en Hongrie sont divers, on y compte 78 exploitations de mines d'or, ou d'or associé à l'argent et au plomb ; 24 mines de cuivre et de cuivre associé au plomb ; 3 mines de nickel ; 15 mines de plomb ; 4 d'antimoine ; 2 de zinc ; 1 de mercure ; 1 de soufre.

Les minerais de fer sont largement exploités dans 107 mines distinctes, réparties dans toutes les inspections, notamment dans celles de Nagybanya et d'Agram.

On compte 8 mines de manganèse ; 8 de sel gemme ; 21 d'huile minérale et d'asphalte.

Comme complément de ces exploitations, on trouve en Hongrie des combustibles, mais dans une proportion encore insuffisante au point de vue de la qualité et de la quantité, pour n'avoir pas besoin d'avoir recours aux houilles, coques, provenant notamment de Moravie et de Silésie.

Dans la statistique houillère de la Hongrie, on relève l'existence de 13 mines de houilles véritables, de 87 mines de lignites supérieurs ou houilles brunes et de 59 mines de lignites ordinaires.

L'exploitation des charbonnages en Hongrie est de date relativement récente ;

pendant longtemps les forêts ont largement suffi aux besoins de la consommation de ces derniers temps.

La fondation de la Compagnie de Navigation du Danube, en 1830, a provoqué un certain développement de l'industrie charbonnière, notamment dans les bassins de Gran et de Fufkirchen; les mines de ce dernier bassin sont devenues, en 1854, la propriété de cette Compagnie, mais ne se sont développées que par la création du chemin de fer Mohacs-Funfkirchen.

A ce moment, l'activité des manufactures et de la meunerie en Hongrie a été favorisée par l'ouverture des charbonnages de Salgo-Tarjan et successivement de quelques autres.

Néanmoins, en 1865, les charbonnages réunis ne produisaient que 600,000 tonnes, dont plus de la moitié servait à la métallurgie, aux chemins de fer et à la navigation à vapeur.

Depuis lors et surtout de 1870 à 1890, les mines existantes ont étendu leurs extractions et de nouveaux charbonnages ont été ouverts.

Mais les vraies houilles, celles qui ont un grand pouvoir calorique sont rares en Hongrie, on y rencontre principalement des lignites dont la majeure partie est de qualité supérieure, en tant que lignites.

Les principaux bassins houillers proprement dits, sont dans le Banat et presque tous, ils appartiennent à la Société austro-hongroise des chemins de fer de l'État, qui en consomme la production, s'élevant à 400,000 tonnes environ, dans les usines de Resicza, Anina, etc., etc.; la production houillère de Funfkirchen atteint également environ 400,000 tonnes.

Alors que la production houillère a été à peu près stationnaire dans ces sept dernières années, celle des lignites a doublé, suivant à peu près les besoins de la consommation et cela, malgré les lourdes redevances à payer aux propriétaires des terrains des mines.

L'importation des combustibles se borne aux coques et houilles; pour en diminuer l'importance, des essais, dont les résultats ont été satisfaisants, ont été faits, de carbonisation de lignites; l'application généralisée et la fabrication de coques de lignite contribueraient à affranchir la Hongrie de l'importation de coques étrangers.

N. HINSTIN.

AMÉRIQUE.

Le chanvre, le jute et la ramie aux États-Unis. — Le chanvre est connu et cultivé depuis très longtemps aux États-Unis, mais son emploi industriel n'a jamais atteint des proportions très considérables: l'époque de prospérité relative dont a joui ce textile a eu lieu à peu près vers le milieu du siècle, de 1855 à 1860. A cette époque, la production chanvrière du seul État du Kentucky était de 15 millions de kilog.; aujourd'hui, la production totale des États-Unis est loin d'atteindre ce chiffre.

L'État du Kentucky est encore aujourd'hui celui qui fournit la plus grande quantité de filasse de chanvre, mais non celui où les plus belles qualités sont produites.

On rencontre aussi ce textile, mais par petites quantités isolées, dans le Missouri, le Michigan, l'Illinois, le Minnesota, le Kansas, le Tennessee et l'État de New-York.

La production totale des États-Unis peut être évaluée actuellement à 5 millions de kilog. de tiges

Depuis l'année 1860 environ, la culture du chanvre a subi aux États-Unis une décadence ininterrompue qui se continue encore de nos jours. Un assez grand nombre de causes peuvent être mises en jeu qui contribuent à expliquer cette défaveur. Le principal usage de cette fibre reposait dans la fabrication des cordages et des grèements de navires. La décadence considérable de la marine marchande américaine, la disparition des grands voiliers en bois dont la construction avait lieu dans le Maine, portèrent un coup fatal à la production du chanvre dans les États de l'Ouest.

Cette cause constante de diminution dans la demande pour la fibre textile chanvrière fut précipitée par l'emploi dans la fabrication des cordages de navires de deux éléments nouveaux qui aujourd'hui y jouent un rôle prépondérant : le célèbre chanvre manillais produit si abondamment aux îles Philippines et le fer.

L'introduction de ce dernier fut le coup de grâce donné à l'emploi du chanvre, du moins pour les navires d'un certain tonnage et les bâtiments de fer et d'acier.

Le seul usage assez important du chanvre aux États-Unis repose maintenant dans la fabrication des cordes et ficelles d'emballage.

LE JUTE. — Le jute rencontre dans la partie méridionale des États-Unis des conditions géologiques et climatiques excessivement favorables à son développement. Les principaux États où il est produit en quantités variables sont le Texas, le Mississippi, la Louisiane et le Colorado. Dans le Texas, les tiges croissent spontanément, sans culture aucune et atteignent communément la hauteur de 3 mètres et quelquefois une taille beaucoup plus considérable.

Malgré ces conditions favorables qui sembleraient devoir influencer les agriculteurs, cette culture n'a atteint même dans les parties les plus favorisées qu'un développement limité. Un assez grand nombre de causes ont contribué à maintenir cette culture, pourtant si rémunératrice lorsqu'elle est bien conduite, dans un état imparfait de développement. Dans les États du Sud, l'irrigation artificielle fait complètement défaut : il est donc par conséquent impossible aux agriculteurs d'échapper aux effets désastreux de ces sécheresses prolongées qui sévissent sur la côte du golfe du Mexique, et qui non seulement ruinent la récolte, mais mettent en danger les parties vitales des racines.

L'extraction des fibres utilisables de la plante présente aussi d'assez grandes difficultés : à l'origine, cette opération était entièrement conduite à la main, et aujourd'hui, vu l'état de défaveur dans lequel se trouve cette industrie, l'on n'emploie encore que des machines très imparfaites et l'on n'obtient que des résultats insuffisants. Enfin, l'incertitude des prix pour la fibre décortiquée et la difficulté de trouver un marché constant viennent s'ajouter aux aléas de la culture elle-même, et agissent simultanément pour décourager le planteur et le reporter à des cultures plus connues, coton ou autres.

La consommation du jute est assez forte aux États-Unis : chaque année, l'importation de cette matière première brute venant de l'Inde atteint un total d'environ 100 millions de kilogrammes. D'autre part, il y a une forte importation de fils de jute venant de Dundee et employés dans la fabrication des beaux articles.

Les États-Unis pourraient néanmoins consommer une quantité de jute beaucoup plus grande ; ils deviendraient même avec l'alimentation en matière première par un marché national régulier, les plus grands consommateurs du monde. Le seul État du Texas absorbe annuellement 9 millions de yards de toile d'emballage en jute. Une récolte normale de coton, soit de 6 à 7 millions de balles, exige l'emploi de 50 millions de mètres environ de toile d'emballage représentant une valeur de 20 millions de francs ; le principal composant de cet article est le jute. La récolte

normale de graines de coton atteint annuellement 3 millions et demi et 4 millions de kilog. ; une partie de cette graine, le quart environ, est broyée sur place et utilisée pour l'alimentation du bétail ou comme engrais. L'autre partie, à peu près 2 millions de kilogrammes, entre en circulation et alimente les fabriques d'huile de coton (cotton seed oil) : elle demande pour être transportée l'emploi de 45,000 sacs environ.

Voici l'emploi que pourrait avoir le jute pour les seuls produits du coton.

Envisageons maintenant son usage dans la question des céréales.

La récolte normale des États-Unis en céréales, blé, maïs, avoine, orge, seigle, sarrasin et en pommes de terre s'élève annuellement à environ 2.500 millions à 3 milliards de boisseaux. Le nombre de sacs nécessaire pour contenir cette énorme production serait de 1 milliard environ, représentant une valeur de 500 millions de francs.

LA RAMIE. — C'est en 1855 que la ramie fut introduite aux États-Unis des jardins botaniques de la Jamaïque. Elle fut d'abord cultivée dans le jardin botanique de l'État à Washington. Par la suite, elle fut soumise à une série d'observations et d'essais de culture dans le jardin d'expérience, sous le contrôle du Ministère de l'Agriculture.

En 1867, la plante passa du domaine d'expériences publiques dans la culture privée. Elle fut transplantée avec succès dans un assez grand nombre de localités et d'abondants témoignages prouvèrent que la plante était parfaitement adaptée aux conditions géologiques et climatiques du pays. La plante a été expérimentée par des particuliers dans la Louisiane, le Texas et dans d'autres États du Sud.

En 1857, un cultivateur de la partie Sud-Est du Texas planta à titre d'essai, quelques milliers de racines de ramie. De chaque racine jaillirent au printemps suivant 30 ou 40 pousses qui crûrent avec rapidité. Mais aux premiers jours de juillet commença l'une de ces sécheresses prolongées particulières à la basse vallée du Mississippi et qui dura neuf semaines.

Pendant cette période, si grande était l'intensité de la chaleur, que le sol fut desséché à une profondeur dépassant 50 centimètres dans les parties complètement exposées. Des centaines de milliers de cotonniers périrent, mais la ramie survécut et sous l'influence des pluies d'automne elle poussa avec une profusion si grande que les bouquets de tiges atteignaient souvent 2 pieds de tour. D'une seule racine surgirent 168 jets ; les plantes croissaient avec une telle rapidité que quatorze jours après que l'on avait coupé les tiges, les nouvelles pousses ne mesuraient pas moins de 70 centimètres de hauteur.

Chaque racine donna un rendement moyen de 4 à 5 livres de fibres sèches dont le prix était de 4 à 5 sous la livre. Cet essai était donc suffisamment rémunérateur. Outre la fibre, la production des graines de ramie est estimée à environ 50 livres par acre (40 ares). Dernièrement, de grands marchands grainetiers de New-York ont payé à des cultivateurs de la Louisiane jus qu'à 4 dollars la livre de graines de ramie.

La ramie a été aussi produite avec succès de l'autre côté de la chaîne des Rocheuses, dans la haute et surtout dans la basse Californie. Le mode général de reproduction le plus employé aux États-Unis est la séparation d'une partie des racines des plantes arrivées à complète maturité ; chaque plante d'un développement normal peut donner en moyenne une vingtaine d'yeux viables. On plante généralement à une distance moyenne de 4 pieds, dans un terrain léger, à sous-sol perméable et complètement débarrassé d'herbes ; le terrain choisi est toujours arrosé, sans pourtant qu'il demeure humide. Plusieurs récoltes, généralement trois,

quelquefois quatre et même cinq, peuvent être faites dans la même saison ; la première coupe a lieu dans le milieu de mai, et les autres se succèdent à des intervalles assez variables, s'échelonnant de huit à douze semaines. La production américaine de fil-re de ramie utilisable n'a jamais été établie d'une manière certaine.

III. — Généralités.

La lutte économique des deux Mondes. — L'éveil industriel de l'Extrême-Orient se complique d'un fait extrêmement important, dont il est justement de la plus haute actualité de traiter en ce moment : nous voulons parler de la construction du chemin de fer transsibérien, qui aura très probablement des conséquences énormes pour la situation économique de l'Europe. On sait que le Transsibérien fonctionnera sans doute, d'une extrémité à l'autre, de l'Oural à l'Océan Pacifique, dans un laps de temps très rapproché. Il est certain que cet événement mémorable contribuera à transformer et à augmenter, dans des proportions incalculables, la puissance industrielle de la Russie.

Dans une étude publiée en 1896, par la *Nouvelle Revue*, M. A. Fock, le distingué ingénieur qui, avec M. Georges Rolland, membre de l'Association de l'Industrie et de l'Agriculture françaises, s'occupe de développer notre commerce avec les régions soudanaises, par des voies de pénétration nouvelles dans l'Afrique centrale, M. Fock signalait l'immense essor que va prendre sous peu l'activité industrielle de l'empire des tsars :

« La nécessité, disait-il, de fournir les énormes approvisionnements de rails et de matériel qu'exige la construction de la grande ligne asiatique, a littéralement fait sortir de terre les usines métallurgiques sur plusieurs points de l'empire des tsars. On cite notamment les aciéries de Polowzew, dans le Gouvernement de Perm, établies, en l'espace de quelques mois, avec les installations les plus perfectionnées.

» A procéder ainsi, la Russie se prépare en même temps à l'exportation manufacturière. Le chemin de fer lui ouvrira le marché chinois, qu'aucune puissance, sauf le Japon, ne se trouvera en mesure de lui disputer, surtout lorsque, pour exploiter les richesses minières de la Sibérie, les forges et les ateliers se seront multipliés le long de la voie ferrée. Ces usines travailleront économiquement, grâce à la main-d'œuvre des Célestes, et n'auront à supporter que des frais de transport relativement faibles, en raison du voisinage plus ou moins immédiat de la frontière mongole.

» Pendant longtemps, l'Empire du Milieu offrira un débouché pratiquement illimité. Il possède, en effet, des ressources inépuisables, susceptibles d'alimenter des courants d'échanges très actifs. Dès le début, ses produits riches, tels que les thés et les soies, s'expédieront par le rail. A eux seuls, ces deux articles constitueront déjà un élément de trafic très considérable, puisqu'ils entrent pour une part prépondérante dans les 1,500 millions de francs auxquels s'élève le commerce total de la Chine. La navigation perdra sans retour ce fret si avantageux, étant donné que la réduction du voyage à Londres présente un intérêt de premier ordre, notamment en ce qui regarde le thé. Or, les vapeurs les plus rapides mettent quarante-cinq jours de Hancow jusqu'à la capitale de la Grande-Bretagne, alors que le trajet par le Transsibérien demandera seulement de quinze à dix-huit jours. »

Le marché de la Chine échappera donc à la vieille Europe industrielle ; nous avons déjà dit plus haut que le Japon n'a plus besoin d'elle.

Le mal serait déjà assez grand, sans être doublé de l'invasion du marché européen par les produits de ces pays qui se fermeront à ces envois. Et la Chine et le Japon ne seront pas les seuls à nous envahir. Rappelons encore une fois ce qu'écrivait, il y a quelque temps, à ce sujet, M. d'Estournelles, dans la *Revue des Deux-Mondes* :

« Nos concurrents des pays neufs ambitionnent d'approvisionner l'Europe au lieu de s'approvisionner en Europe. Après le commerce des produits simples, tels que les céréales ou autres produits indigènes, ils se sont mis à nous expédier le vin, les fruits, la soie, la volaille, les œufs, le beurre, etc. Nos paysans du centre se plaignent de ne plus vendre leur beurre ; ils accusent la margarine et le Danemark ; ils ne voient pas, en outre, leur grand marché de Londres envahi par l'Australie, dont les exportations pour cette denrée, qui étaient de 1 million de livres par an, il y a quelque temps, sont aujourd'hui de 25 millions de livres. Dans le même ordre d'idées, le Canada, dont les exportations de fromages étaient à peu près nulles il y a quelques années, s'élèvent à l'heure actuelle à 146 millions de livres. En un an, les États-Unis nous ont fourni 6,000 chevaux (on sait que M. le comte de Saint-Quentin, député, et plusieurs de ses collègues, ont déposé un projet de loi tendant à la protection de notre production chevaline en France). Le Canada, qui envoyait naguère en Angleterre moins de 10,000 moutons par an, en expédie aujourd'hui près de 220,000.

» On nous envoie également des pays nouveaux la viande gelée ou refroidie, le poisson, le lait stérilisé ou solidifié, les conserves, la charcuterie, les fourrages comprimés. Sur tous les points du globe, les usines qui étaient autrefois le monopole de l'Europe, s'élèvent à côté des mines, des champs, des troupeaux, au bord des rivières, le long des voies ferrées, dans les ports ; partout des fourneaux, des forges, des minoteries, des féculeries, des filatures, des fabriques et des ateliers de toutes sortes, tissages, teintureries, peignages, distilleries, brasseries, tanneries, etc., et on ne nous vend plus modestement la simple matière première, mais le produit tout transformé ou fabriqué. »

Ce tableau, si vivant, est aussi parfaitement exact. L'ancien monde tend peu à peu à nous envahir, à nous étouffer. Voyez, par exemple, la métallurgie européenne, qui se croyait bien assurée de l'avenir : elle rencontre maintenant en face d'elle les États-Unis dont certaines aciéries laminent jusqu'à 1,500 tonnes par jour, alors que les plus importantes de l'Europe exécutent à peu près la dixième partie de ce travail gigantesque ! Ajoutez que le fret descend tous les jours à plus vil prix, que bientôt les transports ne coûteront presque rien, que la science industrielle fait tous les jours de nouveaux progrès !

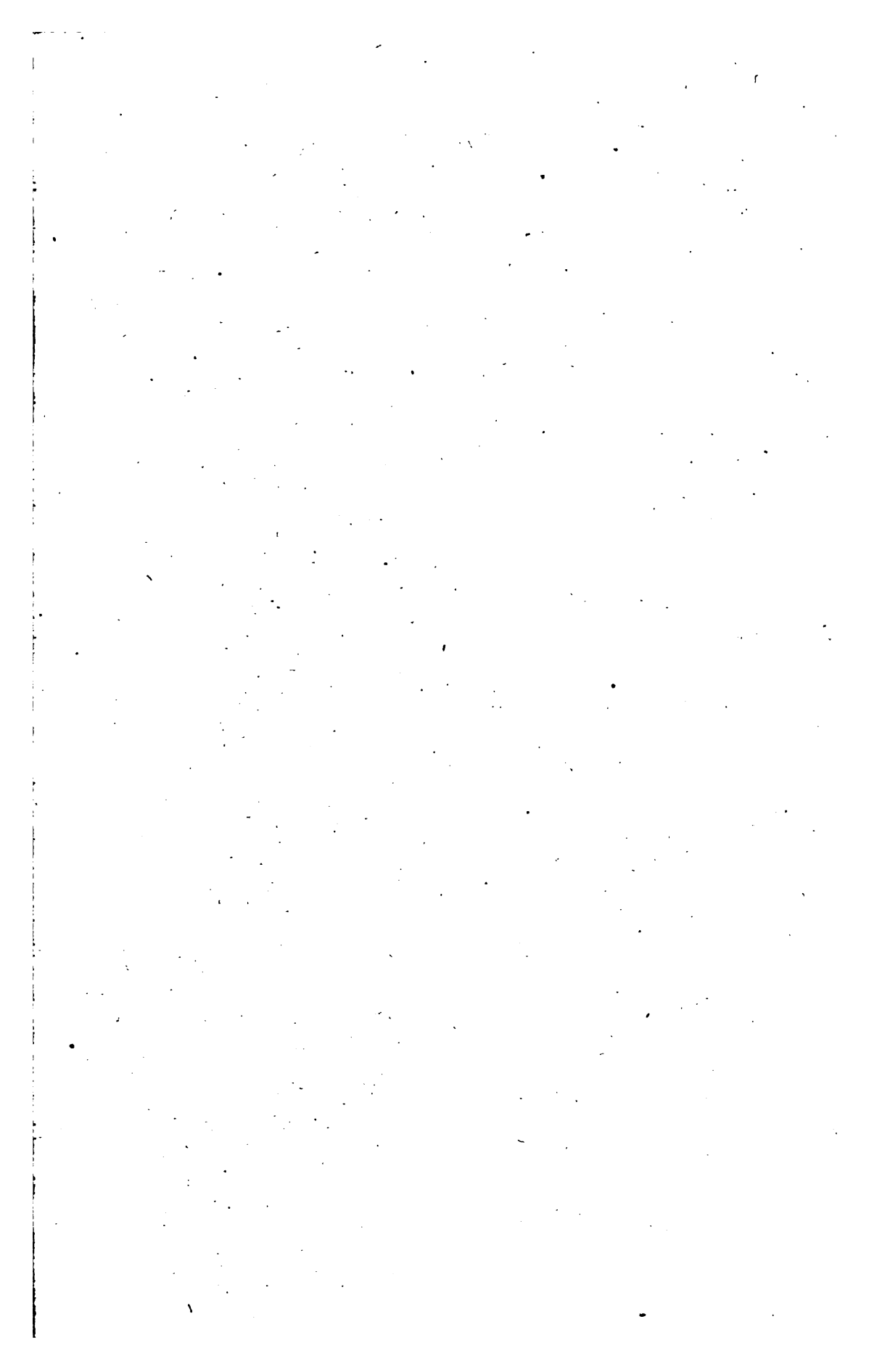
Tel est l'horizon qui s'ouvre devant l'Europe. En France, le traité franco-japonais et le relèvement des tarifs américains ne seraient-ils pas d'excellentes occasions pour envisager les mesures à prendre contre le péril qui nous menace en même temps que toute l'Europe ?

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ - REYBOURRON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL.
A. MERCHIER.

Lille le 9. L. Danel.



*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

Dix-Neuvième Année.



Tome Vingt-Neuvième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Grandes Conférences de Lille :	
Capitaine VOULOT et Lieutenant CHANOINE. — Dans la Boucle du Niger (<i>avec Carte et Phototypies</i>)	109
II. X. — Impressions d'un Lillois au centre de l'Afrique (<i>suite</i>).....	141
III. Communications aux Assemblées générales :	
Georges HOUBRON. — Le chemin de fer de la Jungfrau	155
D ^r Albert VERMERSCH. — L'île des Phoques	161
IV. Ephémérides de l'année 1897	165
V. Faits et Nouvelles géographiques :	
I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.	
Asie	166
Amérique	167
Océanie.....	167
II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.	
France	168
Europe	168
Asie	169
Afrique	170
III. — Généralités.....	171

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :
116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.
LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs; Prix du Numéro : 2 francs.
(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

La Société n'est pas responsable des opinions émises par les Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires peuvent disposer.

Les lettres concernant la partie financière doivent être adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint, 44, rue Grande-Chaussée, à Lille.

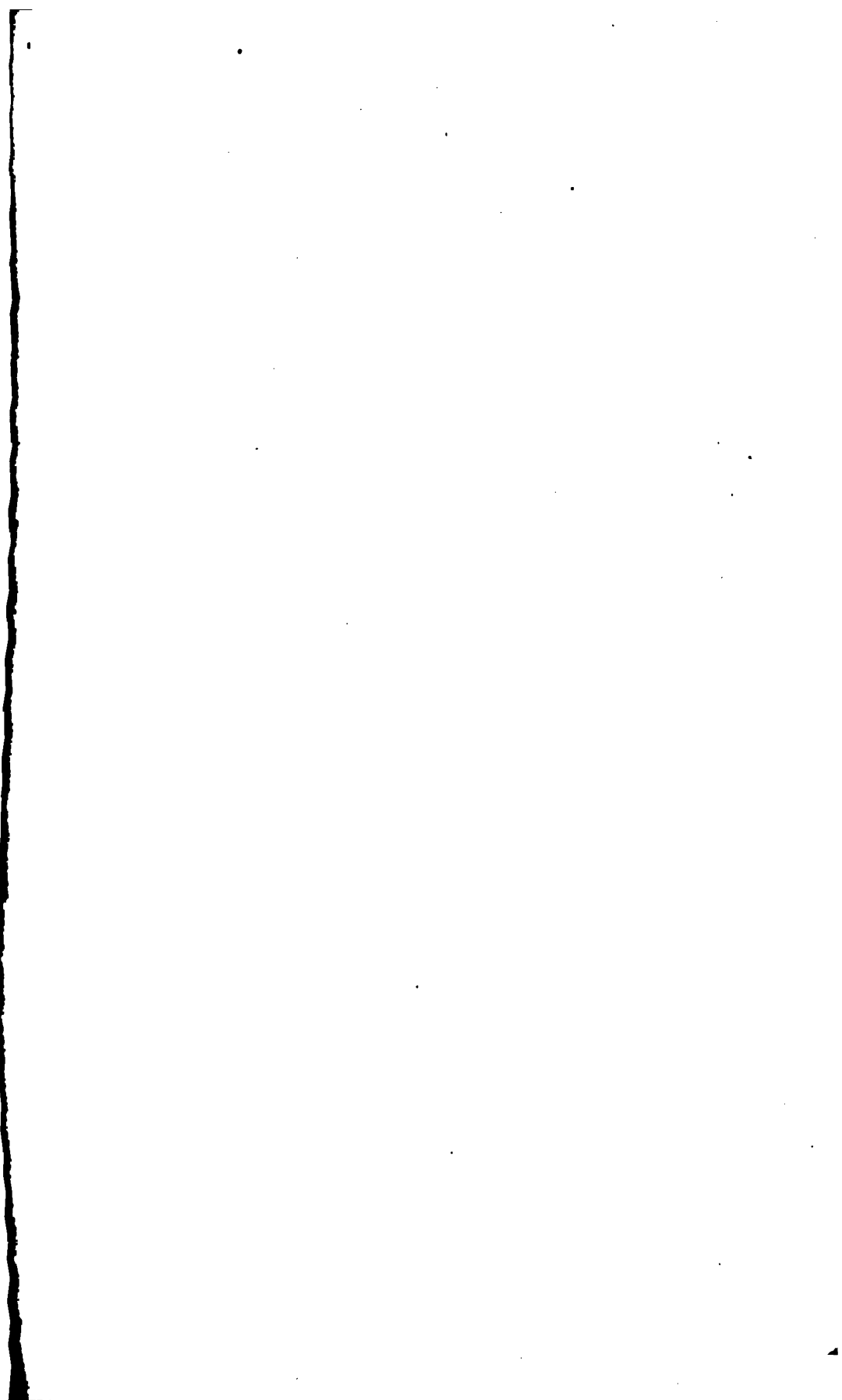
COURS DE TOPOGRAPHIE

MM. le Lieutenant LE MAYEUR et le Sous-Lieutenant DEBORD, du 43^e régiment d'infanterie, veulent bien se charger, avec la gracieuse autorisation du Colonel Guelle, d'un Cours de Topographie qui comportera :

1^o Quatre Conférences qui auront lieu au siège de la Société, à 3 heures, les Jeudi 21 et 28 Avril et 5 et 12 Mai ;

2^o Quatre Séances sur le terrain, également le Jeudi après-midi, à des dates qui seront indiquées ultérieurement.

Les personnes désireuses de suivre ce Cours sont invitées à se faire inscrire au Secrétariat, de 6 heures à 8 heures du soir, et à en retirer une Carte à leur nom.



La Société n'est pas responsable des opinions émises par les Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires peuvent disposer.

Les lettres concernant la partie financière doivent être adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint, 44, rue Grande-Chaussée, à Lille.

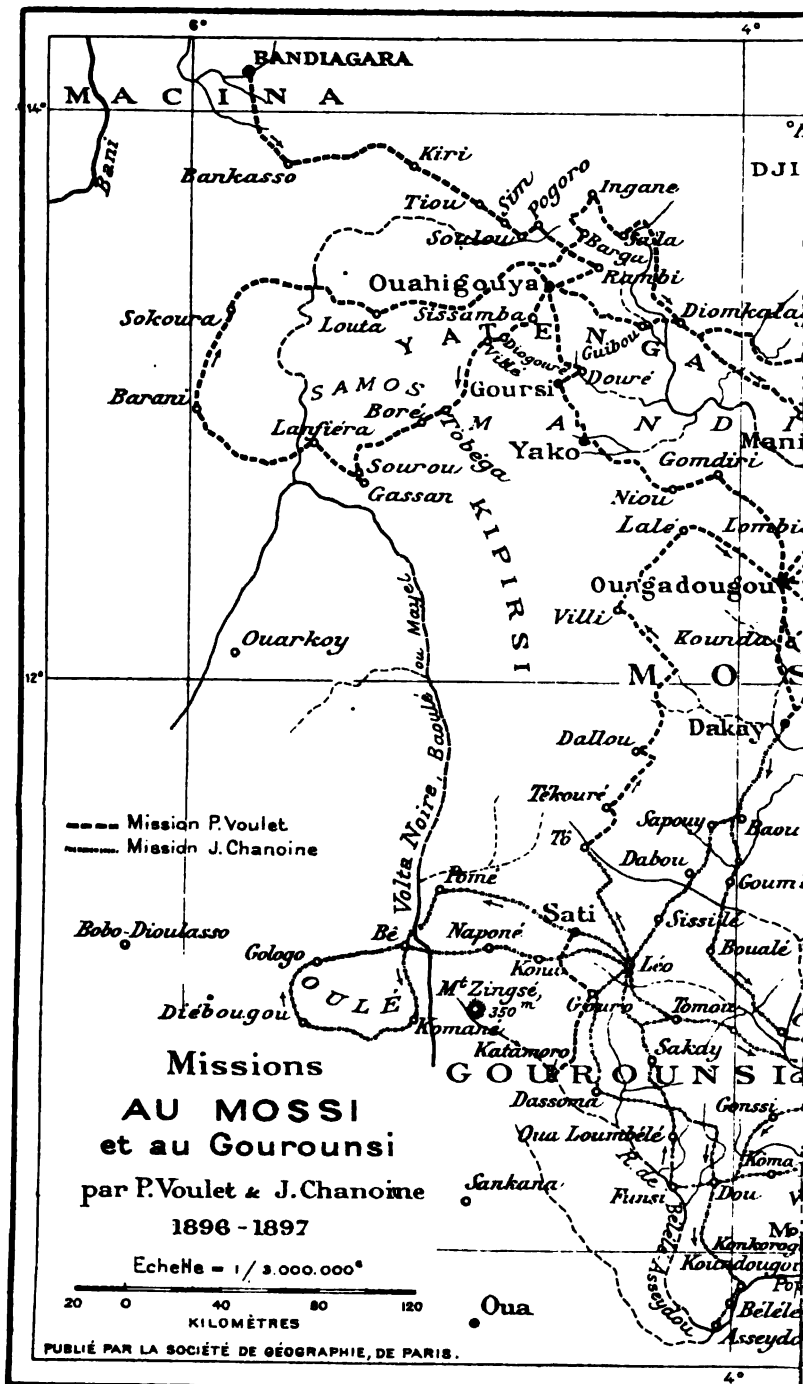
COURS DE TOPOGRAPHIE

MM. le Lieutenant LE MAYEUR et le Sous-Lieutenant DEBORD, du 43^e régiment d'infanterie, veulent bien se charger, avec la gracieuse autorisation du Colonel Guelle, d'un Cours de Topographie qui comportera :

1^o Quatre Conférences qui auront lieu au siège de la Société, à 3 heures, les Jeudi 21 et 28 Avril et 5 et 12 Mai ;

2^o Quatre Séances sur le terrain, également le Jeudi après-midi, à des dates qui seront indiquées ultérieurement.

Les personnes désireuses de suivre ce Cours sont invitées à se faire inscrire au Secrétariat, de 6 heures à 8 heures du soir, et à en retirer une Carte à leur nom.



GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

Séance du 21 Novembre 1897.

DANS LA BOUCLE DU NIGER

AU MOSSI ET AU GOUROUNSI

LA JONCTION DU SOUDAN AU DAHOMEY

1^o Conférence du Capitaine VOULET.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,
MESDAMES, MESSIEURS,

La Société de Géographie de Lille nous fait un grand honneur, en nous donnant, au lieutenant Chanoine et à moi, l'occasion si précieuse de parler devant une telle assemblée d'une question coloniale à laquelle s'attachent à la fois un intérêt géographique et un véritable intérêt patriotique.

Je vous entretiendrai des événements qui ont accompagné la Mission dont j'ai été chargé au *Mossi* et au *Gourounsi*. — Le lieutenant Chanoine vous parlera plus spécialement de la Mission qu'il a accomplie au *Gourounsi*.

Nous espérons ainsi dégager d'une façon positive la situation actuelle que la France occupe dans la Boucle du Niger.

*
* *

De tous les grands fleuves de l'Afrique, le majestueux Niger que

les indigènes appellent le *Dioli-Bâ*, le *Fleuve des Bardes africains*, est peut-être, après le Nil, celui qui donna lieu aux opinions les plus diverses parmi les géographes de l'antiquité et les explorateurs des temps modernes. Seul, en effet, parmi tous les grands fleuves de l'univers, il présente un cours de forme presque circulaire et tel que ses sources et ses embouchures sont pour ainsi dire situées sous le même parallèle.

Ce n'est qu'au milieu du siècle que l'on fut définitivement fixé, et cela à la suite de la mémorable exploration du D^r Barth. Ce n'est enfin qu'en 1896, l'année dernière seulement, que son cours de plus de 4,000 kil. a pu être déterminé d'une façon positive, grâce au commandant Hourst et à ses compagnons qui, les premiers parmi les Européens, ont réussi à descendre le cours du Niger, depuis Bamako jusqu'à l'Océan.

On entend par Boucle du Niger, cette vaste région de l'Afrique occidentale que l'Océan baigne au Sud et que le grand fleuve limite presque partout ailleurs. Au delà du fleuve, vers le Nord, sont les steppes sahariennes souvent désertiques; à l'intérieur de l'immense Boucle, au contraire, les régions fertiles, arrosées par des cours d'eau nombreux et les pluies équatoriales, et où la nature plus clémente s'est plu à rendre plus facile et plus douce l'existence des hommes.

Le Mossi et le Gourounsi occupent à peu près la région centrale de cette Boucle du Niger que nous venons de décrire.

*
* *

Un simple coup d'œil jeté sur nos colonies de l'Afrique occidentale, fait voir que la France possède en cette partie du monde d'immenses territoires : le Sénégal et le Soudan à l'Est du Niger; la Guinée, la Côte-d'Ivoire et le Dahomey sur la côte Atlantique. Mais ce simple aperçu nous fait voir aussi que l'organe nécessaire de liaison entre ces diverses régions est précisément formé par les territoires de la Boucle.

Telle est une des raisons pour laquelle les Faidherbe, les Brière de l'Isle, les Borgnis-Desbordes, les Galliéni, le général Archinard et le colonel de Trentinian enfin, ont successivement, depuis le commencement du siècle jusqu'à nos jours, poursuivi, vers l'Est, malgré les événements souvent contraires, l'expansion continue de l'influence et de la civilisation françaises à travers l'Afrique occidentale; telle est

aussi la raison pour laquelle nos établissements fondés dès le XVI^e s. par les marins dieppois et normands, sur les rivages de l'Atlantique, ont fini par gagner l'intérieur du continent.

Depuis un certain nombre d'années nos explorateurs avaient parcouru ces régions. Le premier fut le capitaine Binger, puis ensuite le D^r Crozat, le colonel Monteil, l'administrateur Albry, les commandants Decœur et Toutée, les capitaines Baud et Vermersch.

En 1895, le capitaine Destenave, résident de Bandiagara, est chargé d'une mission dont le but est le Mossi. Malheureusement, cet officier, ayant éprouvé une véritable hostilité de la part d'un chef du pays, le naba de Yako, dut revenir sur ses pas et se contenter de conclure un traité avec le chef du Yatenga et de renouveler, à Dori, les traités Monteil.

Les Anglais n'avaient pas été plus heureux que nous. En décembre 1895, lorsqu'ils voulurent faire œuvre d'établissement au Mossi, leur agent, le maître Fergusson, alors à la tête de 60 tirailleurs, ne pût dépasser Koupéla (140 kil. Est de Ouagadougou) et fut obligé de retourner à la Côte-d'Or.

Ainsi, au commencement de l'année 1896, aucune nation européenne n'a encore réussi à faire accepter son influence en cette partie de l'Afrique. Cette circonstance qui peut paraître, dès l'abord, quelque peu extraordinaire, est le fait d'un état politique et social particulier que je vais avoir l'honneur d'étudier devant vous.

*
* *

Au Mossi, deux éléments sociaux sont en présence : tout d'abord, la masse de la population constituée par les autochtones, puis les chefs, les nabas qui appartiennent à une race d'hommes venus de l'extérieur, à un exode de guerriers originaires sans doute de la Haute-Égypte qui, à une époque reculée, firent la conquête des régions de la Boucle du Niger et y assurèrent leur domination. Le souvenir de cette conquête lointaine, peut-être contemporaine des derniers Pharaons, est encore vivant dans la mémoire des peuples ; les générations successives se le sont transmis, comme cela a lieu d'ordinaire dans les temps préhistoriques, et à l'origine des sociétés humaines, c'est-à-dire suivant un symbole, ou légende plus ou moins naïve.

Voici cette légende telle qu'elle nous fut contée ; nous en avons conservé tout le caractère imprécis et vague, qui lui donne un air de

véritable parenté avec les fables placées à la base de l'histoire des sociétés grecque et romaine :

« Il y a bien longtemps, à cette époque perduo dans la nuit des temps, » où le Dioliba continuait sa marche vers le Soleil levant pour se con- » fondre avec un fleuve plus grand que lui, vivait dans l'Est, un » monarque très puissant, le grand roi avait une fille d'une éclatante » beauté, appelée Ouidi-Raogo. Plusieurs chefs avaient demandé sa » main ; mais le roi, auquel les devins avaient prédit que de cette » femme naîtrait un fils qui renverserait la dynastie régnante, s'était » toujours opposé au mariage de sa fille, et l'avait fait enfermer dans » une prison défendue par trois enceintes. Cependant Ouidi-Raogo » parvint un jour à s'enfuir. Après avoir erré de longs mois dans la » forêt, elle fut recueillie par un pauvre chasseur d'éléphants qui » l'épousa. (A cette époque bien lointaine, il est vrai, les princesses, vous le voyez, épousaient encore les bergers). « Quoi qu'il en soit, » de cette union naquit un fils qui fut appelé Ouo-Lobogo, c'est-à-dire, » en langage mossi, l'Éléphant. Parvenu à l'âge d'homme, Ouo-Lobogo » se mit à la tête d'un certain nombre d'aventuriers, et fit la conquête » du pays de Koupéla. Son fils et successeur fut Kouda. Ce dernier » fit la guerre aux peuplades voisines, fut constamment vainqueur, » puis, devenu souverain incontesté d'un immense territoire, établit » sa résidence à Ouagadougou. »

Telle serait l'origine de la famille royale des Kouda qui règne encore sur le Mossi.

C'est bien là une légende, et la fiction s'y mêle, ainsi qu'il convient, à la réalité. Mais Kouda est bien un ancêtre célèbre de la dynastie actuelle, et a dû vivre il y a 3 ou 400 ans. Les détails sur sa personne abondent. On raconte que dans le but d'affermir la conquête d'une façon définitive, Kouda divisa le pays en un certain nombre de provinces, dont il donna le commandement aux nombreux fils qu'il eut de ses deux cents épouses. De là l'origine des différentes branches de la famille des Kouda qui règnent au Yatenga, à Boussoumo, au Kippirsi, à Tenkodogo, etc. La branche aînée, celle de Ouagadougou, est restée suzeraine des autres.

Dans chaque province, le représentant du pouvoir s'efforça d'imiter le fondateur de la dynastie, en profitant de toutes les occasions favorables pour remplacer par un homme de son sang ceux des chefs qui venaient à disparaître.

C'est ainsi qu'à l'heure actuelle, grâce à ce merveilleux système d'assimilation, singulièrement facilité, il est vrai, par la polygamie, presque tous les chefs appartiennent à la famille des Kouda. Enfin, dans le but de conserver auprès de lui ses anciens compagnons d'armes et de les attacher à sa fortune ainsi qu'à sa dynastie, Kouda leur donna des charges héréditaires. Ces grands dignitaires ont une part prépondérante dans la direction des affaires publiques. Ils forment autour de la personne du Naba une véritable cour. Intéressés à ce qu'aucune influence extérieure ne puisse porter atteinte à leurs prérogatives, ils veillent avec un soin jaloux à ce que nul n'approche de la personne royale. C'est ainsi qu'au cours des siècles, s'est établie une *véritable étiquette* qui règle tous les actes du Naba ; cette étiquette attache à la personne royale un caractère mystérieux qui ne manque pas de grandeur, tout en fortifiant surtout, chaque jour davantage, l'institution première des dignitaires devenus aujourd'hui les intermédiaires obligés des sujets, grands vassaux ou hommes du peuple dans leurs rapports avec le Naba.

Les grands dignitaires, pour ne parler que des principaux, car il serait trop long de vous les présenter tous, sont : Ouidi-Naba, chef des cavaliers, grand-maître de la cavalerie ; Tensoba-Naba, ordonnateur des mystères et chef des armées ; Balom-Naba, intendant ; Pous-sougo-Naba, chef des gardes ; Kanbo-Naba, chef des fantassins ; Kamsogo-Naba, grand chef des eunuques ; Poué-Naba, surveillant de la vertu des femmes du Naba ; Yarsi-Naba, le chef des marchands ; l'almamy, chef des musulmans, etc.

Le Mossi est divisé en grands commandements, en biens de la Couronne et en provinces Boussangsé vassales.

Chacun des grands commandements est dirigé par un Naba de la famille des Kouda. Ces Nabas reconnaissent la suzeraineté du Naba de Ouagadougou. Ce sont ainsi de grands vassaux qui obéissent plus ou moins bien, suivant que le pouvoir central est plus ou moins fort. Ils reçoivent l'investiture du Naba de Ouagadougou, qui est appelé Moro-Naba (Naba du Mossi). Les Nabas vassaux ont une cour calquée sur celle du Moro-Naba.

Les biens de la Couronne constituent le patrimoine direct du Naba de Ouagadougou.

Enfin les provinces Boussangsé, situées sur les frontières méridionales, paient simplement un tribut annuel.

Maintenant que nous est connu le milieu social auquel nous allons

nous heurter, il est facile, Messieurs, de voir combien devait être complexe le problème à résoudre.

D'une part, une population nombreuse, favorable à notre influence, sans doute, voyant en nous des libérateurs, mais asservi sous un joug de fer, et depuis des siècles tenue éloignée de toute participation aux affaires publiques.

De l'autre, les chefs, les Nabas, menant une existence d'oisiveté et de plaisirs, au milieu de leur cour de dignitaires, de parents, de familiers, de femmes, de griots chanteurs de louanges.

Circonvénus par les marabouts Markas, qui déjà s'efforcent de les convertir à la foi du Prophète, et réussissent en tout cas, à capter leur confiance au moyen d'amulettes et de pratiques bizarres; entourés enfin par la multitude des parasites, des flatteurs de toute catégorie, qui exaltent à tout propos leur puissance, les Nabas, au milieu de cette atmosphère irréaliste, sont réfractaires à tout changement apporté à un état de choses si parfaitement établi pour leur satisfaction, en même temps qu'ils sont les ennemis naturels des blancs qu'ils ignorent et méprisent tout à la fois.

*
* *

Nous allons dire maintenant, sommairement, notre pénétration et notre établissement définitif au Mossi

Au commencement de 1896, Bakaré, notre allié du Yatenga, est chassé de Wahigouya, sa capitale, à l'instigation de Bokari-Koutou, Naba de Ouagadougou. C'est là un événement de la plus haute gravité.

Il faut se hâter. Hésiter, c'est perdre le fruit de tous les efforts déployés durant neuf années par nos explorateurs; c'est voir les droits que nous ont acquis le capitaine Binger, le Dr Crozat (mort à la peine), le colonel Monteil, devenir lettre morte; c'est enfin laisser le Soudan sans communication possible avec nos colonies de la Côte de Guinée. Heureusement, le colonel de Trentinian, lieutenant-gouverneur du Soudan (d'accord avec le gouverneur-général), donne l'ordre de former une mission.

Cette mission comprend cinq Européens : 1° le lieutenant Voulet, chef de mission; 2° le lieutenant Chanoine des spahis; 3° le docteur Henric, de la marine; 4° les sergents Laury et le Gariel, de l'infanterie de marine; 5° 23 tirailleurs réguliers et 10 spahis indigènes du 2^{me} escadron; 6° 180 auxiliaires indigènes fournis par Aguibou, sultan

du Macina, et Ouidi-Diobo, roi des Foulbé de Barani ; 7° divers interprètes de Peulh, de Bambara, de Mossi et un Ouolof traducteur et écrivain d'arabe ; 8° un marabout de Bandiagara, Idrissa Diallo. Parmi nos hommes se trouve, en effet, un certain nombre de musulmans que nous ne voulons pas priver, durant de longs mois, de leurs habituelles pratiques religieuses.

La mission comprend ainsi 220 combattants armés à l'européenne. Cependant le chef de mission ne peut guère compter, surtout au début des opérations, que sur une centaine de bons fusils, un certain nombre d'auxiliaires n'ayant pu recevoir qu'une *instruction sommaire*. Les tirailleurs disposent de 240 cartouches par homme, dont 140 au convoi, ce qui donne un total de 50,000 cartouches environ. 30 cavaliers fournis par nos alliés doivent, dirigés par les 10 spahis du lieutenant Chanoine, éclairer et renseigner la petite colonne. Le convoi comprend 200 charges de 25 kilogrammes. Il emporte une réserve de cartouches, trois mois de vivres pour les cinq Européens, du sel pour les hommes et les chevaux, quelques ballots de toile du pays pour les tirailleurs, plusieurs caisses de médicaments, des brancards pour les blessés, et enfin une caisse en bois pour pétrir le pain et un petit four portatif construit sur place. 250 porteurs sont affectés au convoi, de sorte que 50 hommes environ pourront toujours servir au transport des malades et des blessés. Enfin, la colonne emmène avec elle un troupeau de 20 bœufs, soit 15 jours de vivres.

Le temps presse. Il ne faut perdre ni un jour, ni une heure. Cette considération de *rapidité* dont dépend le succès dominera désormais notre esprit pour n'en plus sortir, et inspirera tous nos actes.

*
* *

Le 30 juillet enfin, la mission quitte Bandiagara pour marcher directement sur Ouagadougou par le Yatenga et Yako. C'est l'hivernage, la dure saison des pluies. A Bandiagara, où règne notre protégé Aguibou, les indigènes sont peu enthousiastes. Ils n'escomptent guère notre succès, notre victoire contre cet empire du Mossi, qui, durant tant de siècles a repoussé toutes les invasions ; contre ce prestigieux Moro-Naba, dont la puissance redoutable a rempli d'effroi et de respect tous les peuples voisins.

Les indigènes n'ont point oublié que le grand prophète El-Adj-Omar, l'adversaire de Faïdherbe, ayant voulu porter la guerre en ce pays y

perdit une de ses meilleures armées. Cette armée vaincue, en effet, après une courte lutte, puis entourée par une population innombrable, disparut à jamais. Notre interprète, Mahmadou Caulibaly, un garçon plein de courage cependant, me confie en grand secret que les vieillards auraient dit au départ de la petite colonne, en leur langage imagé : « Ce sont des cadavres qui s'en vont ! » Certes, tous nous avons foi dans le succès, mais tous aussi nous comprenons que pour triompher des pressentiments sinistres qui hantent nos hommes, il importe que le premier succès soit grand.

Le 8 août, enfin, après avoir parcouru 150 kilomètres, nous arrivons à Tiou, à la frontière du Mossi, — nous y trouvons Bakaré, notre allié qui, chassé de ses Etats, s'est réfugié chez Mahmadou-Aladi, chef Peulh assez influent et notre protégé aussi. — Nos deux alliés sont remplis de joie par notre arrivée. — Depuis de longs mois qu'ils demandent notre appui contre les Nabas de Yako et Ouagadougou, ils commençaient à perdre tout espoir. Bakaré et Aladi disposent chacun de 200 cavaliers et de 400 fantassins armés de lances et de flèches. Il est entendu que nous nous dirigerons de concert sur le grand village de Sim, qui est à la tête de la révolte au Yatenga et n'est distant que de 8 kilomètres de notre camp.

Le 10 août au matin, la petite armée se met en marche. C'est un spectacle qui ne manque pas de pittoresque. Sur le sentier, marche la mission. A gauche, dans les hautes herbes, les Foulbé d'Aladi, cavaliers d'abord, fantassins ensuite, toute une théorie d'hommes vêtus de blanc ; à droite, les Mossis de Bakaré, dans le même ordre, mais sombres, presque noirs, sous leurs manteaux de guerre, surchargés d'amulettes. On se croirait transporté brusquement quinze siècles en arrière, à l'époque lointaine des grandes invasions des Barbares.

Cependant, bientôt on entend un bruit sourd et puissant, ce sont les griots de Sim, qui battent avec rage sur les tambours de guerre pour exciter les guerriers au combat. Bakaré me dit qu'à Sim « tous ses » adversaires se sont rassemblés, et que durant toute la nuit précédente, ça n'a été qu'une fête et une orgie perpétuelles, dans la joie » immense de notre destruction prochaine, prédite par les augures. »

Nous nous arrêtons quelques instants, les musulmans font une courte prière. Le convoi serre en masse. Les dernières dispositions sont prises, puis la marche continue silencieusement droit sur le village. Malgré moi, je me sens profondément impressionné. Cette prière des musulmans ; ce bruit sinistre et sans cesse grandissant du tambour de



EL-HADJI ET SES FAMILIERS A TIOU.



HAMARIA ET SES TALIBÉ A SATI.

guerre ; ce grand silence de notre côté succédant brusquement aux conversations bruyantes ; une certaine hésitation maintenant très visible chez nos alliés , ce village de Sim toujours résolu à nous barrer la route malgré les négociations antérieures ; ce pays inconnu , enfin , dont nous venons à peine de fouler le sol , et où les dangers nous attendent ; tout cela produit en nous une émotion indéfinissable.

Enfin, nous voici en vue du village. L'ennemi est embusqué partout ; derrière les cases, derrière les arbres, dans les hautes herbes. Il est impossible de préciser l'étendue de la position qu'il occupe. La troupe est arrêtée. Le carré est formé, le convoi et le troupeau au centre. Nos cavaliers surveillent l'arrière. Mais il devient évident que nous ne devons compter que sur nos seules forces. Bakaré et Aladi déprimés par les insuccès antérieurs, mal obéis aussi n'avancent déjà plus ; leurs troupes forment en arrière de nous une masse confuse et flottante prête à prendre la fuite au premier revers.

Cependant la mission se rapproche. Bientôt, suivant une tactique familière au Mossi, nous sommes chargés par 500 ou 600 cavaliers, sur le front et les deux flancs. Ce sont des adversaires redoutables, car tous sont des chefs plus ou moins importants. Nos tirailleurs exécutent des feux de salve répétés. Les cavaliers ennemis se rapprochent toujours malgré le feu violent. Déjà, les tirailleurs, se sentant impuissants à arrêter le torrent qui fond sur eux, commencent à échapper à notre direction. L'instant est solennel ! Quo les cavaliers ennemis arrivent un peu plus près de nos rangs, et c'en est fait. Nos jeunes tirailleurs, frappés d'épouvante, vont échapper à l'ascendant des Européens et se disperser dans une fuite éperdue ! Heureusement, à 100 mètres de nous, les masses ennemies tourbillonnent et prennent la fuite. Nous prenons l'offensive. Dès lors, nous avons affaire aux fantassins ennemis que les cavaliers Mossi, maintenant derrière eux, poussent au combat. Nous sommes obligés de faire des feux de salve à 50 mètres devant nous, dans les hautes herbes, sur des hommes parvenus jusque là, qui, couchés à plat ventre, nous couvrent de flèches empoisonnées.

Mais, l'ennemi est battu et quitte la place. Nous nous installons dans le village. Il est 11 heures du matin. Notre cavalerie, soutenue par quelques groupes d'infanterie, poursuit l'ennemi durant 4 ou 5 kilomètres. C'est un beau succès, mais il nous a coûté des pertes sérieuses : 20 hommes hors de combat ; nous avons brûlé 5,000 cartouches, le 1/10^e de notre approvisionnement. Il faut y songer, dix combats sem-

blables, et nous n'aurons plus ni un homme ni une cartouche ! Aussi allons-nous profiter de ce premier succès. L'ennemi sera poursuivi vigoureusement, afin qu'il ne puisse se reformer, et cela, jusqu'au moment où délivrés de toute inquiétude nous pourrons occuper en vainqueurs Wahigouya, la capitale de notre allié Bakaré. C'est ainsi que nous livrons combat successivement à Soulou et Pogaro, le 11 août ; à Soodi-Cissé, le 13 ; à Barelgo, le 14 ; à Rambé, le 15. Le 17, enfin, Bakaré fait, à nos côtés, son entrée triomphale dans sa capitale Wahigouya, qu'il avait dû naguère quitter en fugitif.

*
*
*

Trois jours après, la marche est reprise vers le Sud, vers Goursi, la ville sainte du Yatenga. C'est à Goursi que, depuis les temps les plus reculés, les Nabas du Yatenga reçoivent l'investiture officielle, cérémonie qui, seule, peut leur conférer l'autorité réelle.

Chemin faisant, nous battons à Douré les adversaires de notre allié, qui, de nouveau rassemblés, occupent une position sur notre flanc gauche, et essaient de nous interdire l'accès de la ville sainte.

Le 24 août, à Goursi, s'accomplit avec les rites que consacrent des coutumes séculaires, *l'investiture solennelle* de Bakaré comme Naba du Yatenga. C'est fête au bivouac de la mission, comme au camp de nos alliés. Au matin de ce jour de triomphe, dès l'aube naissante, les musulmans de la mission réunis aux guerriers d'Aladi, qui tous professent la foi de Mahomet, se prosternent vers le *Soleil levant*, tandis que le marabout Idrissa rend grâces au Dieu des armées, de nous avoir donné la victoire.

Maintenant qu'à tous est donnée la preuve de l'intérêt et de l'affection que la France porte à ses protégés, il faut continuer notre marche sur Ouâgadougou.

Ce même jour, un homme de Goursi est envoyé en parlementaire au Naba de Yako. Cet homme doit remettre au Naba une lettre écrite en arabe ; par cette lettre, il dit que : « le grand chef des Français nous » envoie pour nous lier d'amitié avec les Nabas du Mossi. Nous » sommes forts et nous venons d'en donner la preuve. Mais nous » sommes bons aussi, puisque nous avons prêté notre appui à notre » allié et ami Bakaré. C'est pourquoi les chefs ont intérêt à devenir » nos amis. Dieu est avec nous et nous a donné la victoire. Nous » n'avons qu'un désir : vivre en paix avec le Naba. Qu'il écoute donc

» notre parole , mais qu'il sache aussi qu'aucune puissance humaine
» ne saurait s'opposer à notre passage, par Yako, qui est sur notre
» route. »

Cependant, arrivés au village de Samba, dépendant de Yako, nous avons à repousser une nouvelle attaque. Ce jour-là notre envoyé arrive au bivouac et rend compte que le Naba interdit formellement l'accès de ses États. Il n'y a plus à discuter. En effet, toute hésitation devant un ultimatum semblable, serait un acte de faiblesse surtout envers des populations qui nous *appellent à leur délivrance*.

Le 27 août, après un court engagement, Yako est enlevé de vive force.

Le lendemain, Bakaré et Aladi se séparent de nous. Je leur ai communiqué en effet, notre intention d'aller à Ouagadougou. Cette nouvelle inattendue remplit d'une véritable stupéfaction ces deux vieillards. Assurément, cette entreprise leur paraît digne d'un jeune insensé ! Quoi qu'il en soit, il est convenu que durant notre absence, tous deux resteront dans leurs États, afin d'y assurer leur autorité. L'expérience acquise nous a prouvé, du reste, que leur présence à nos côtés ne peut être qu'une gêne, en même temps qu'un exemple permanent d'indiscipline pour nos hommes.

Je me borne à leur emprunter 30 cavaliers bien montés, que le lieutenant Chanoine, désormais à la tête de 70 cavaliers, est chargé de dresser et d'instruire.

Le 1^{er} septembre, la mission n'est plus qu'à quelques kilomètres de la capitale du Mossi. Bientôt arrive l'indigène envoyé comme parlementaire auprès de Bokary. Cet envoyé, porteur du pavillon tricolore, devait remettre au Naba une lettre en arabe, afin d'assurer ce dernier de nos intentions toutes pacifiques. Le malheureux parlementaire avait été frappé de verges sur la place du marché ; il n'avait pu échapper qu'à grand-peine. *Notre drapeau avait été lacéré.*

Cependant, bientôt une multitude de cavaliers et d'hommes de pied nous entoure. A la faveur des hautes herbes, l'ennemi se glisse jusqu'à nous. Plusieurs tirailleurs sont blessés. Le combat s'engage, et à 5 heures du soir, après avoir traversé victorieusement les nombreux villages qui forment Ouagadougou, le pavillon français flotte sur la demeure du Naba Bokary, qui s'est enfui !

Ce n'est pas sans une certaine fierté, ni sans un sentiment de légitime orgueil tout à fois, que les premiers parmi les Européens, nous nous sentons les maîtres dans cette capitale du Mossi, où nos illustres

devanciers n'avaient pu pénétrer que grâce à une énergie surhumaine, et dont tout récemment encore les missions françaises Alby et Destenave, et l'expédition anglaise de Fergusson n'avaient pu approcher, en dépit des plus grands et des plus louables efforts.

Cependant, Ouagadougou occupé, il devient nécessaire de donner quelque repos à nos hommes, absolument épuisés par cette marche ininterrompue de 400 kilomètres, accomplie sous des pluies torrentielles, et au cours de laquelle nous avons dû livrer 10 combats et nous garder constamment, la nuit, contre les surprises possibles, les attaques soudaines qui, si souvent en Afrique, sont la cause de désastres irréparables. Nous-mêmes avons dû nous astreindre à la dure obligation *de veiller à tour de rôle, la nuit*, afin de tenir la main au service de sécurité qui absorbe le cinquième de l'effectif.

Mais le sixième jour nous sommes attaqués dans Ouagadougou par toutes les forces réunies du Naba, et de trois côtés à la fois.

Bokary ayant appris que nous n'avons pas de canon espère nous écraser sous le nombre. Grâce aux efforts du lieutenant Chanoine et des sergents Laury et le Jariel, l'ennemi est repoussé, poursuivi pendant 8 kilomètres et mis en complète déroute.

Cependant, Messieurs, il faut aller sans perdre de temps au Gourounsi et à Sati.

Bien accueillis à Dakay par les marchands et le marabout Abdoulaye-Sanfo, qui avait connu autrefois le capitaine Binger, nous obtenons les renseignements suivants : deux chefs se disputent la possession du Gourounsi.

Baba-To et Hamaria.

Baba-To est le chef des anciens envahisseurs du pays, les Zaber-mabé, venus en 1860.

Hamaria est le chef des Gouroungas, qui représentent l'élément national luttant contre la domination étrangère. Baba-To refoulé, s'est rendu dans le camp de Sarah-N'Ké, fils de Samory, qui est à Sankana avec *mille fusils à tir rapide*.

Ces nouvelles plutôt mauvaises ne laissent pas que de nous causer un certain ennui. Mais il est évident que nous ne devons point renoncer à atteindre le but assigné, avant d'avoir reconnu l'impossibilité absolue de l'entreprise. La marche en avant se continue.

Nous entrons en relations avec Hamaria qui nous reçoit très bien. Le 19 septembre, un traité plaçant le Gourounsi sous le protectorat de la France est signé à Sati avec Hamaria.

Cependant Hamaria et les populations nous font part des terribles craintes que leur inspire Samory.

Chaque jour, en effet, ce sont de nouvelles exigences de la part des sofas, qui partout pillent et réquisitionnent au nom de l'Almamy. Les populations, les chefs, Hamaria lui-même, se dépouillent de tous leurs biens, dans l'espérance chimérique de retarder ainsi l'instant fatal, inévitable, où n'ayant plus rien à donner au farouche conquérant, ils devront livrer leurs enfants, leurs femmes et eux-mêmes. Ce ne sont pas là, Messieurs, des paroles vaines, mais la réalité absolue. Nous-mêmes assistons à cet émouvant spectacle de tout un pays courbé sous la terreur et l'épouvante, de tout un peuple persuadé que nulle résistance humaine n'est possible, en présence d'une puissance aussi redoutable ; persuadé enfin que rien ne saurait détourner l'implacable destin qui, dans un avenir prochain, fera des populations la proie de l'épouvantable dévastateur Samory, jamais arrêté dans cette œuvre sauglante que, depuis près d'un quart de siècle, il accomplit en Afrique !

Assurément, la situation de la Mission est critique, et des événements récents, la mort de nos camarades Branlet et Burnas, tombés victimes d'un abominable guet-apens, viennent confirmer tristement les appréhensions qui, à cette époque, nous assaillirent. — Mais, il ne faut point songer à abandonner au moment du danger, et au lendemain du jour où nous avons traité avec elles, des populations qui, de bonne foi, se sont placées sous notre protection. Ce serait donner raison aux adversaires de notre influence en Afrique, qui prétendent que les Français ne prêtent pas un appui effectif à leurs alliés. Ce serait enfin, voir ces mêmes populations qui nous ont si bien accueillis, se liguier contre nous, tandis que les Mossi enhardis par la diminution du prestige qui accompagne tout mouvement rétrograde, ne manqueraient pas évidemment de s'acharner à notre perte.

Ainsi notre intérêt, l'humanité et le bon renom de la France nous commandent à la fois de payer d'audace en cette circonstance. — Notre marche se continuera donc vers le Sud jusqu'à la frontière du Gourounsi, tandis qu'une lettre est adressée à Samory, alors à Boualé.

Nous espérons que le prestige acquis par nos nombreuses victoires sur le Mossi, ainsi que notre attitude énergique, décideront l'Almamy à respecter le Gourounsi.

Voici cette lettre, traduite de l'arabe :

- « Au nom de Dieu et de son prophète Mahomet !
- » Cette lettre est adressée à l'Almamy Samory, de la part d'un
 - » Nazaréen, le lieutenant Voulet, qui commande la colonne des Fran-
 - » çais au Gourounsi, et de la part de ses compagnons.
 - » Le chef de colonne te dit qu'il n'est pas venu dans le but de te
 - » faire la guerre ; il est venu pour soutenir le roi du Gourounsi, Hama-
 - » ria, contre ses ennemis. Le pays du Gourounsi et Hamaria sont
 - » sous la protection de la France. Il ne faut pas que tes soldats pillent
 - » et ravagent le pays, ni que tu soutiennes les ennemis d'Hamaria.
 - » Le chef de colonne te dit encore qu'il te connaît. Autrefois, il com-
 - » mandait des tirailleurs, au moment de la grande guerre, quand le
 - » colonel Humbert t'a chassé de Bissandougou et de Kerouané, et
 - » aussi quand le colonel Combes t'a chassé de Quéléba et du Nazana.
 - » Le chef de colonne te dit enfin qu'il ne fera la guerre qu'à ceux qui
 - » essaieraient de *barrer sa route*, qui va jusqu'au Sud du Gourounsi.
 - » Maintenant, tu connais nos intentions. Il dépend de Dieu et de toi
 - » que la paix ou la guerre soit entre nous.
 - » Salut !

» VOULET. »

Le 2 octobre, alors que nous n'étions plus qu'à 40 kil. du camp de Sarah-N'Ké, arrive la réponse de Samory :

- « Il ne désire pas la guerre, donne l'ordre à son fils Sarah-N'Ké de
- » se retirer de Sankana, et nous prévient de son intention d'aller dans
 - » l'Est, à Yendi. »

Ce village est situé dans la région que les gouvernements d'Angleterre et d'Allemagne ont *neutralisée* d'un commun accord.

Cette lettre est lue en grande assemblée de tous les notables du Gourounsi, par le marabout Hamaria lui-même, afin que son authenticité ne puisse être mise en doute par les populations indigènes.

Cette lecture, Messieurs, produit une impression considérable, donne à nos nouveaux alliés une haute opinion de notre nation, et nous entoure d'un nouveau prestige et d'une renommée qui devaient grandement faciliter l'accomplissement de notre tâche future.

Ainsi, notre bonne fortune avait voulu que Samory eût, à cette époque, d'autres intentions. Depuis, à la suite de circonstances diverses, l'Almamy s'est établi à nouveau dans la Boucle de la Volta, sur nos territoires, dans l'arrière-pays de la Côte d'Ivoire, dont il

empêche ainsi le développement et qu'il sépare du Soudan. — Autour de Samory se trouve une multitude d'aventuriers accourus de tous les points de la Boucle du Niger, multitude qui s'accroît sans cesse de nouvelles recrues attirées par l'espoir du butin et du pillage, et la certitude d'acquérir rapidement auprès du *nouveau maître* des richesses que toute une existence de labeur et de durs efforts ne saurait leur donner. Ainsi, Messieurs, Samory, si puissant qu'il soit, est dominé tout entier par la nécessité impérieuse de faire la guerre ou de disparaître.

Il lui faut, en effet, satisfaire les appétits jamais assouvis des faméliques qui l'entourent et donner à chacun la part du butin et des dépouilles arrachées aux peuples vaincus. — Chaque année, 150,000 existences humaines sont ainsi sacrifiées ; chaque année aussi s'accumulent et les ruines et les dévastations, tandis qu'un désert toujours plus vaste prend la place de contrées naguère peuplées et prospères. Cette œuvre de dévastation et de mort s'accomplit sur nos territoires et une renommée faite de respect et d'effroi fait retentir jusqu'à Kayes, Tombouctou et Say, jusqu'aux extrémités enfin de l'Afrique occidentale, le nom redouté de Samory.

Ceci posé, Messieurs, vous voyez combien il est difficile de conclure avec l'Almamy ou avec son successeur Sarah-N'Ké, plus ardent encore, puisqu'il est plus jeune, un arrangement durable qui ne soit point basé sur la destruction même des populations que la France a la mission de défendre.

Cela est si vrai, Messieurs, qu'aux dernières nouvelles, Samory aurait détruit l'importante ville de Kong, cette métropole commerciale du Haut-Niger.

Cette cité, dont la population dépassait 20,000 âmes, s'était placée sous la protection de la France en 1889, lors de la mémorable exploration de M. le capitaine Binger. — A l'heure où nous parlons, un immense charnier fait des adultes, des vieillards et des enfants massacrés au nombre de plusieurs milliers, répand la peste au loin dans le pays, tandis que 10,000 esclaves traînés à la suite des Sofas victorieux attestent aux yeux des populations terrifiées, la puissance toujours grandissante de l'Almamy, seul intangible au milieu du massacre universel !

Cependant, après trois mois d'opérations non interrompues, la Mission se voit dans l'obligation de se rapprocher de Bandiagara, afin de renouveler les approvisionnements presque épuisés. — C'est ainsi,

qu'à travers le Kippirsi et le Mossi, nous regagnons Wahigouya, la capitale de notre allié Bakaré, le 1^{er} novembre.

Nous recevons en ce point 25 tirailleurs réguliers de renfort, de nouveaux approvisionnements et un convoi de cartouches. Enfin, ordre nous est donné par le colonel de Trentinian, gouverneur du Soudan, de nous établir solidement à Ouagadougou.

Malgré les fatigues inouïes supportées par tous durant ces 5 mois d'opérations accomplies sous des pluies continuelles, en cette dure saison d'hivernage, où d'ordinaire aucun Européen ne quitte l'abri des postes, nous sommes cependant remplis d'une joie immense.

En effet, nos efforts et ceux plus grands encore de nos prédécesseurs ne seront pas perdus ; nous ferons tomber cette accusation que les ennemis de notre influence exploitent contre nous en Afrique et qui consiste à prétendre que les Français ne font nulle part œuvre durable et définitive ; enfin, nous sommes appelés au grand honneur de veiller à l'intégrité de ces territoires que nous venons d'acquérir à l'humanité et à la civilisation.

Cependant, les fatigues, les maladies, les blessures, les pertes nombreuses subies au cours des combats ont fort éprouvé le personnel indigène de la Mission. Étant donné que nous n'avons pas à compter sur les renforts venant de l'arrière, nous avons dû, dès le début des opérations, nous préoccuper de pourvoir au remplacement des combattants devenus indisponibles ou disparus. Pour ce faire, nous avons formé à l'aide de nos porteurs du convoi une réserve d'hommes qui, instruits en cours de route, sont venus successivement combler les vides. Enfin, nous avons réussi à lier à notre cause les populations elles-mêmes, et à faire appel à tous les hommes heureux de servir à nos côtés. Sur cette terre guerrière d'Afrique, de tels concours ne font pas défaut aux chefs victorieux. C'est ainsi qu'au retour à Ouagadougou, nous disposons de 250 fantassins et de 200 cavaliers qui, désormais, ont une foi invincible en notre fortune et en notre succès.

Le 23 décembre, pour la troisième fois, nous sommes de retour à Ouagadougou.

Les populations comprenant leur intérêt veulent séparer leur cause de celle de leur chef.

Nous saisissons avec empressement l'occasion qui nous est offerte. Des proclamations en arabe sont adressées aux chefs importants, aux dignitaires, aux vassaux, aux frères du Naba. A tous nous tenons le même langage :

« Venus en amis, Bokary nous a fait une guerre acharnée. Nous
» avons pardonné, mais le Naba a fait preuve de la plus noire perfidie.
» Nous ne ferons donc la guerre qu'à lui. Les populations peuvent
» avoir confiance en nous, car le chef des Français veut que nous
» nous établissions à demeure au Mossi. Que tous les hommes de bien
» viennent donc franchement à nous ! Qu'un frère du Naba, élu par
» tous, s'emploie au rétablissement de la paix et de la tranquillité, et
» nous serons heureux qu'avec l'aide de Dieu et la nôtre, il prenne en
» mains les destinées du pays ! »

Enfin, dans le but de détruire le prestige de Bokary-Naba, et de donner la preuve aux populations que le moment est enfin venu de secouer le joug tyrannique qui les opprime, nous nous lançons l'espace de plus de 450 kilom. à la poursuite du Naba qui, en 15 jours, nous fait parcourir la plus grande partie de son empire.

Bokary réussit cependant à faire périr successivement par le poison plusieurs partisans de l'ontente avec nous, dont un de ses fils, puis Mazy, son frère, et enfin plusieurs de ses familiers. Notre propre interprète, Mamadou Coulibaly, n'échappa qu'à grand'peine à la mort. Heureusement, Bokary doit bientôt cesser ces procédés dignes d'un autre âge, pour ne songer qu'à sa propre sécurité.

Mais, les marabouts de Dakay et de Sarouptenga nous donnent l'appui de leur *influence religieuse*; Kouka, un frère de Bokary, est élu comme *Naba* au lieu et place de ce dernier, déchu par tous les chefs assemblés. Enfin, au milieu d'un immense concours de peuple, est conclu, à Ouagadougou, le 20 janvier 1897, un traité plaçant le Mossi en entier sous le protectorat de la France. Le traité, dont un exemplaire a été remis au Naba, est écrit en français et en arabe, et porte les signatures du Naba, des dignitaires, des grands vassaux et enfin du lettré de Ouagadougou, l'Almamy des musulmans.

Durant plusieurs jours, Ouagadougou est en fêtes. De grandes réjouissances sont, en effet, données à l'occasion de l'investiture solennelle du nouveau Naba ; de tous les points du Mossi accourent à cette cérémonie, si importante par le caractère religieux qui l'accompagne, des députations nombreuses envoyées par les villages, les provinces et les vassaux.

C'est avec une véritable émotion et une bien légitime satisfaction que nous voyons la joie peinte sur tous les visages, et tous, grands personnages ou hommes du peuple, nous remercier d'avoir mis fin à une

tyrannie abhorrée, à la domination d'un homme qui souvent, pour se créer des ressources, n'hésitait pas à vendre ses sujets aux marchands d'esclaves.

Comme nous avons remis un drapeau français au Naba et à chacun des grands vassaux, bientôt tous les chefs de village veulent avoir le leur. Bon gré, mal gré, il faut en passer par là ; les chefs de villages prétendant qu'ils ne seront pas reçus chez eux, s'ils n'apportent à leurs concitoyens la preuve de leur amitié avec les Français..

Mais déjà les 50 drapeaux emportés de Bandiagara *sont distribués*. Un atelier de couture est donc établi à Ouagadougou ; et, grâce aux étoffes du pays teintes en bleu et en rouge, nous parvenons à contenter tout le monde. Aujourd'hui encore, on peut voir, dans tous les villages du Mossi, le drapeau français flotter sur la demeure du chef.

*
* *

Les fêtes touchaient à peine à leur fin, qu'une expédition anglaise nous est signalée à la frontière du Mossi.

Afin de calmer les inquiétudes des populations, que cette nouvelle inattendue avait émuës, et d'éviter peut-être une prise d'armes contre ces nouveaux Européens, que les indigènes savent appartenir à une autre nation que la nôtre, un courrier est chargé de porter une lettre au chef de cette expédition.

Par cette lettre, nous faisons connaître la prise de possession par la France des régions du Mossi et du Gourounsi, et nous prions l'officier anglais de s'arrêter au point où il est parvenu, afin d'y attendre notre arrivée prochaine.

Le 7 février, Messieurs, nous sommes à Tenkodogo, où vient d'arriver M. le capitaine Donald Stewart, Résident de Koumassie. Cet officier est à la tête des diverses expéditions qui, à cette époque, sont parties de la Côte d'Or, à destination des territoires de l'intérieur. Cette fraction, composée de 100 tirailleurs du régiment du Gold-Coast, est la plus avancée vers le Nord.

A la suite de pourparlers qui prennent fin le 10 février, nous signons un *accord écrit*, aux termes duquel sir Stewart fait retour à Gambouker, c'est-à-dire à 120 kil. environ au Sud, abandonnant ainsi toute idée de pénétration au Mossi.

Avant de nous séparer, nous sommes assez heureux pour offrir au représentant anglais qui l'accepte un cheval du Mossi. Privé de monture, sir Stewart faisait, en effet, les étapes à pied ou en hamac.

Les Anglais en route vers le Sud , nous allions nous disposer à rentrer à Ouagadougou, après avoir fait une petite tournée au Gourounsi, quand brusquement nous apprenons la présence de la Mission française du capitaine Baud qui, partie du Dahomey et devançant les Allemands du Togo, est parvenue au Gourma.

Vous dire quelle fut notre joie à l'annonce de cette nouvelle inattendue mais si agréable, est bien difficile.

L'émotion que nous ressentons est faite à la fois du plaisir de revoir, après de longs mois d'exil, des compatriotes que l'on s'étonne de trouver en une région si lointaine, et de la satisfaction immense qu'éprouve notre patriotisme à savoir qu'au Dahomey aussi, d'autres Français ont lutté pour le bien de la nation, et que la Fortune a couronné leurs efforts.

Le 17 février, à Tibga, non loin de la frontière du Mossi, les deux Missions françaises sont réunies ; au milieu de la joie générale, les guerriers du Gourma qui, au nombre de 4 ou 5,000 sont avec nos camarades de l'infanterie de marine, les capitaines Baud et Vermersch, fraternisent avec les 400 cavaliers Mossi que le Naba de Ouagadougou a mis à notre disposition.

Par une circonstance heureuse, le roi du Gourma et le Naba du Mossi sont unis par des liens de parenté.

C'est ainsi, Messieurs, que s'est accomplie enfin, à travers la Boucle du Niger, la liaison définitive du Soudan et du Dahomey par le Mossi et le Gourma acquis à la France. Cette œuvre ne pouvait naître sous de meilleurs auspices, ni offrir plus grand un caractère de durée, puisque les populations et les chefs du Gourma et du Mossi ont un intérêt évident à rendre chaque jour cette union des deux pays plus intime et plus indissoluble. L'heureuse nouvelle est envoyée par courrier rapide à Porto-Novo, où se trouve M. Ballot, le Gouverneur du Dahomey.

Pendant plusieurs jours, les deux Missions opèrent de concert. Nos tirailleurs du Dahomey et du Soudan sont fiers d'une telle continuité dans le succès ; nous-mêmes oublions les dures fatigues, les dangers courus, les privations subies durant les 7 mois écoulés depuis le départ de Bandiagara et les 3 années passées en Afrique, pour ne voir que le triomphe définitif de notre patrie, en ce coin du monde.

Quelques jours plus tard arrivaient au Mossi les troupes d'occupation placées sous le commandement de M. le chef de bataillon Destenave qui, au mois de mai dernier, faisait occuper Say sur le Niger, en exé-

cution des ordres de M. le colonel de Trentinian. La Mission était accomplie dans tout son ensemble, et je rentrais à Bandiagara.

Mesdames, Messieurs, nous avons parcouru 5,000 kilomètres dans la Boucle du Niger. Nous avons relevé à la boussole plus de 4,500 kil. d'itinéraires nouveaux. — Sur un effectif moyen de 230 combattants, 120 hommes ont été mis hors de combat, au cours des diverses opérations. — Les sergents Laury et Le Jariel ont été blessés. — Mais nous avons eu le grand bonheur de n'avoir à déplorer la mort d'aucun Européen, et surtout la grande satisfaction de faire triompher notre influence sur une étendue de plus de 200,000 kilomètres carrés d'un pays riche et fertile et dont la population dépasse 4 millions d'âmes.

S'il nous a été donné, Messieurs, de pouvoir contribuer à la grande œuvre de haute humanité que la France poursuit en Afrique, nous le devons à MM. Chanoine, Henric, Laury et Le Jariel, dont les brillantes qualités militaires et le dévouement à toute épreuve ont permis au chef de la Mission de dominer les événements souvent contraires, et d'assurer le succès de la mission qui lui était confiée.

*
*
*

Mais, Messieurs, ce qui peut-être a le plus contribué au succès, c'est encore la foi absolue en l'utilité grande de l'œuvre entreprise, cette foi qui nous animait tous et qui nous a donné la force morale nécessaire pour triompher des obstacles et résister aux terribles atteintes d'un dur hivernage passé tout entier en opérations dans l'Ouest africain.

En effet, nous avons foi, Messieurs, en la mission sociale et humanitaire que notre nation s'est imposée en Afrique, depuis le commencement du siècle. Dans l'avenir, nous voyons là-bas, sur les rives du Sénégal et du Niger, se lever l'aurore d'un siècle de prospérité et de grandeur. Nous voyons, avec le *dernier chasseur d'esclaves disparu*, l'ère des luttes et des invasions dévastatrices définitivement close, et, dans les siècles futurs, s'édifier des cités puissantes et prospères, naître et grandir des royaumes et des empires, tels ceux que fit surgir jusqu'aux limites du désert l'antique et superbe Rome dans les siècles passés.

Capitaine VOULET.



KARAMOKHO, MARABOUT DE LANFIÈRA.



LES FEMMES D'EL-HADJI, CHEF DES FOULBÉ DE TIOU.

2^e Conférence de M. le Lieutenant CHANOINE.

MESSIEURS ,

A la fin de février 1897, les troupes d'occupation de la Boucle du Niger qui devaient nous relever arrivent à Ouagadougou. Le lieutenant Voulet, sa mission définitivement terminée, retourne à Bandiagara, puis en France. Quant à moi, je suis envoyé au Gourounsi ce pays que nous avons placé sous le protectorat français par le traité de Sati au mois de septembre 1896.

La situation politique du Gourounsi s'était en effet assombrie et réclamait notre attention.

C'est le récit de ma mission au Gourounsi que je vais avoir l'honneur de vous faire, après vous avoir parlé de la géographie de cette contrée, et de l'histoire des peuples qui s'y trouvent.

Le Gourounsi s'étend du 10° au 12° degré de latitude Nord, du 3° au 5° degré de longitude Ouest. Il est enserré entre les branches de la Volta ; la Volta Blanche qui le sépare à l'est du Mossi et du Mampoursi ; la Volta Noire qui le sépare à l'ouest du pays des Bobos, du pays des Oulé et du Lobi. Il est limité au nord par la rivière de Kassini, au sud par la rivière de Aseydou, toutes deux affluents de la Volta Blanche.

Quand on a quitté Ouagadougou, et marché 60 kilomètres vers le sud, dès le passage de la rivière de Kassini, on voit l'aspect du pays changer brusquement : plus de grandes plaines cultivées et de hauts plateaux aux innombrables villages disséminés, mais une haute brousse sauvage. C'est le Gourounsi et déjà la splendide végétation équatoriale.

Les collines rougeâtres de conglomérats ferrugineux ont disparu ; de hauts chaînons granitiques couverts d'arbres bornent l'horizon, enserrant des bas-fonds marécageux que fréquentent de grandes troupes d'éléphants.

On ne voit plus comme au Mossi, le long des routes, une interminable succession de maisons à toit de chaume ; les villages gourounga, de grosses agglomérations de cases en pisé sont cachés au milieu des arbres et de la grande brousse. L'aspect du pays est sauvage comme

celui de ses habitants qui ne sortent jamais de leurs enceintes fortifiées, même pour aller aux champs, sans avoir le fusil à la main et sans être prêts pour la guerre.

Quatre grandes tribus habitent le Gourounsi : les Nonouma, les Sissala, les Dagaré et les Boura. Ce sont des populations fétichistes, agricoles, peu commerçantes.

Jadis, elles se faisaient toutes la guerre entre elles.

Elles laissaient cependant, moyennant quelques redevances, le passage libre aux marchands.

Depuis les temps les plus reculés, il a existé au Soudan un grand courant commercial du nord au sud.

Les hardis commerçants de Kong s'en allaient pendant des mois et des mois de route à travers le Gourounsi et le Mossi, portant vers le nord les noix de Kola, l'or du Lobi, les tissus de Kong ; ils arrivaient sur le Bani ou sur le Niger, à Dienné ou Tombouctou où aboutissent les caravanes amenées par les Maures et les Touaregs qui ne dépassent jamais le fleuve ; leurs chameaux ne pouvant vivre au sud.

Les dioulas rapportaient dans le Mossi, le Gourounsi, le pays de Bouna et de Kong : le sel du Sahara de Taodénit, les tapis d'Orient, les livres religieux, les parfums arabes, le luxe et la civilisation enfin du monde musulman ; au Mossi ils achetaient les bœufs, les moutons, les ânes, les chevaux et les importaient dans le sud.

Le long de leurs routes, ils avaient établi des gîtes d'étape, créant les gros centres de Oua, de Oua-Loumbélé, de Léo, de Tô, de Kassana, construisant des mosquées, mais recrutant encore peu d'adeptes parmi les populations fétichistes du Gourounsi très attachées à leurs vieilles croyances.

La guerre, la sauvage invasion des Zabermabés a détruit ces villes florissantes et ruiné tout le commerce au Gourounsi.

Les marchands du Mossi ne fréquentent plus la route de Ouagadougou à Oua et Bondoukou ; et ce sont des marchandises allemandes ou anglaises venues de Krakije du Togoland, ou de Kintampo de la Côte d'or, qui, par Salaga et Gambaka, montent vers le nord.

Aujourd'hui que les Zabermabés sont chassés du Gourounsi, et que la pacification du pays est un fait accompli, il est pour nous d'un intérêt majeur de rétablir le grand courant commercial qui allait naguère de la colonie française de la Côte d'Ivoire, au Niger, à Tombouctou ; et ce courant commercial, il faut le rétablir en utilisant la Volta Noire fleuve navigable en tout temps. La route de Grand-

Bassam à Bouna et à la Volta, la Volta jusqu'au coude de Sono, la route de Sono à Dienné, constitueront dans l'avenir une des plus importantes voies de pénétration commerciale dans la Boucle du Niger.

Quelle est la situation politique du Gourounsi ?

En septembre 1896, le lieutenant Voulet et moi, trouvons au Gourounsi deux chefs en présence : le roi Hamaria et ses Gouroungas, les autochtones d'une part ; de l'autre Baba-To et ses bandes de pillards Zabermabés.

L'histoire des Zabermabés est intéressante, utile à connaître, car elle montre la genèse de tous les grands destructeurs africains. Qu'ils s'appellent Ba-Lobo, Amadou, Samory, Baba-To ; qu'ils soient peuhls, toucouleurs, bambaras ou songhays ; leur origine est la même, et semblables sont les circonstances qui ont présidé à l'établissement de leur puissance. Issus des guerres intestines qui déchirent les peuples noirs, placés entre des populations aux armes primitives, et une civilisation sans scrupules qui n'hésite pas à leur fournir les moyens d'établir leur détestable suprématie ; leur prestige est fondé sur un effrayant amoncellement de ruines et de cadavres. Ce sont ces Attila des pays noirs qui approvisionnent d'esclaves les marchés de la Mauritanie, de la Tripolitaine et de l'Egypte. Ils sont la source de l'esclavage ; nés de la guerre, ils ne vivent que par la guerre qui est leur unique ressource ; ils ne peuvent disparaître que par la guerre. Il y a trente-cinq ans environ, quelques cavaliers du Djerma ou Zaberma, pays situé à l'est de Say sur la rive gauche du Niger, vinrent à Oual-Oualé dans le Mampoursi. A cette époque les Dagomba qui habitent Salaga et les rives de la Volta Blanche étaient en guerre avec des peuplades voisines.

Les Zabermabés se joignent aux Dagomba, sont heureux dans les combats, font des captifs, les vendent, achètent des fusils, des chevaux, enrôlent des sofas.

Or au Gourounsi, sur ces entrefaites, les guerriers d'un village Sissala enlevèrent la fille d'un chef Nonouma ; les Nonouma moins forts, pour venger cette insulte, appelèrent à leur aide la petite troupe des Zabermabés. Le village sissala fut pris et détruit, et le prestige des Zabermabés devint considérable. Ils se mêlent alors à toutes les querelles des Gouroungas. Le premier chef des guerriers Zabermabés, Madoukou était mort ; Alfo Héno lui succéda, puis bientôt Gadiari qui fut le célèbre Gadiari.

Gadiari était un chef brave et habile ; le Gourounsi était très peuplé,

la guerre était fructueuse. Les aventuriers de tous les pays du Niger : touaregs, foulbé, mossi, aoussas, bambaras, accoururent de partout se ranger sous le drapeau de l'Islam déployé par le soldat victorieux.

La colonne de Gadiari compta dix mille hommes.

Gadiari trouve ses alliés, les Dagomba, gênants ; il les extermine dans une grande bataille à Ouassissa.

Il cherche à nouer d'autres alliances. Il entre en relations avec Tidiani le sultan du Macina, avec le Naba du Mossi, avec l'Almamy de Sokoto. Comme ces souverains, il veut organiser ses conquêtes ; mais la mort le surprend avant d'avoir réussi à fonder un empire. Ses deux fils aînés avaient péri dans les combats, les deux autres Aliou Gadiari et Bapio étaient encore des enfants. Ce fut Baba-To, lieutenant de Gadiari qui prit le commandement des bandes Zabermabés.

Baba-To n'avait pas les qualités de Gadiari. C'était le pillard barbare dont le butin est la seule préoccupation, auquel il importe peu de prendre en mains les destinées d'un peuple. « Profitons durant notre vie des biens que Dieu nous envoie », répétait-il à son conseil de talibés ; et dévastateur effroyable, pendant dix-sept ans il parcourut le Gourounsi ne laissant derrière lui que des ruines et la mort. Cependant devant le malheur commun, les tribus Gouroungas oublièrent leurs rancunes particulières et s'unirent contre l'oppresseur, elles cherchèrent un chef, et leur choix se porta sur Hamaria noble Gourounga descendant d'une ancienne famille régnante et connu pour sa bravoure, son instruction et sa remarquable intelligence. Hamaria réunit les guerriers de toutes les tribus et attaqua résolument Baba-To. Un grand combat eut lieu près de Sati, mais sans résultat décisif. La guerre continue ensuite pendant deux années avec des péripéties diverses. Tout à coup on annonce l'arrivée à la frontière méridionale du Gourounsi, d'une des colonnes du grand chef qui est dans le sud, de l'Almamy Samory. C'est Sarahkény-Mory le fils de l'Almamy qui commande en personne. Il s'érige aussitôt en arbitre ; il ordonne tout d'abord aux deux chefs de lui envoyer des présents. Hamaria, Baba-To envoient au fils de l'Almamy leurs plus beaux chevaux. Sarahkény-Mory ne se prononce pas, mais il veut montrer sa puissance. Le village de Sakana a volé un des chevaux qui lui étaient destinés. Il venge cette insulte, en s'emparant du village dont il massacre tous les habitants. Et dès lors, les sofas de Sarahkény-Mory s'en vont isolés à plus de 150 kilomètres de son camp, piller et réquisitionner dans tout le Gourounsi terrifié, immobile. Baba-To pour

décider le fils de Samory en sa faveur, se rend auprès de lui avec tout son monde, et se place sous ses ordres.

Telle était la situation en septembre 1896, quand nous arrivons au Gourounsi.

Le roi Hamaria place ses états sous le protectorat de la France.

Nous écrivons une lettre à Samory pour lui notifier cette prise de possession par nous du Gourounsi, et lui enjoindre de cesser ses pillages. Samory se montre plus accommodant qu'à l'ordinaire. Il ordonne à son fils de battre en retraite vers le sud. Sarahkéni-Mory obéit ; il abandonne le Gourounsi. Baba-To et les Zabermabés suivent le fils de l'Almamy.

Pendant nos opérations au Mossi, dans le pays des Samos et notre marche vers le Gourma, le roi Hamaria est en relations suivies avec nous ; les nouvelles qu'il nous fait parvenir sont bonnes. Samory tient sa promesse, le Gourounsi est tranquille.

Tout à coup Hamaria fait parvenir à Ouagadougou la nouvelle de la rentrée en ligne des Zabermabés, et du passage au Gourounsi d'une mission anglaise.

Les chefs de cette mission ont été voir le roi, et lui ont offert leur concours contre ses ennemis s'il consentait à signer un traité avec l'Angleterre.

Hamaria a répondu aux officiers anglais : « J'ai placé mes états sous » le protectorat de la France, c'est aux Français que j'ai confié ma » famille et ma tête ; c'est d'eux que j'attends du secours, s'il plaît à » Dieu ».

Les Anglais ont quitté le camp de Hamaria ; ils se sont fait conduire chez Baba-To avec lequel ils ont eu un entretien ; puis ils ont repris la route du sud.

Hamaria nous appelle à son aide. Il est impuissant, dit-il, contre les Zabermabés dont les forces se sont augmentées, et qui répandent les bruits les plus fantaisistes sur les Français. Hamaria nous rappelle nos promesses, et nous supplie de ne pas l'abandonner.

Je suis envoyé au Gourounsi pour rassurer le roi, et étudier la situation.

Le 5 mars 1897, je quitte Ouagadougou avec 40 tirailleurs et 15 spahis.

Le 12 mars nous arrivons au camp de Hamaria, à Kangatian à 210 kilomètres sud-est de Ouagadougou.

Hamaria nous avait dit la vérité.

Les Zabermabés, qui ont été très démoralisés au mois de septembre dernier, quand ils ont vu que Samory ne les aidait pas contre nous, les Zabermabés ont repris de l'assurance.

Ils ont ravagé le pays d'Aseydou, ils sont rentrés dans le Gourounsi, et sont venus établir leur camp à Gandiaga à dix kilomètres de Kangatian.

Leur audace est extrême ; leurs cavaliers battent l'estrade au loin massacrant les habitants et brûlant les villages. Ils sont venus enlever les drapeaux français que nous avions donnés aux villages Gouroungas, les ont rapportés dans leur camp et brûlés solennellement.

L'action s'impose.

Le 14 mars à quatre heures du matin, j'ordonne à Hamaria de lever le camp, et nous marchons à l'attaque des Zabermabés.

Mes tirailleurs sont au centre, en carré ; mes spahis en avant en éclaireurs. Le roi Hamaria est à ma droite avec ses sofas, son lieutenant Bawey à ma gauche ; le chef des Sissalas Ballou-Kiri commande l'arrière-garde.

A sept-heures nous sommes en vue de Gandiaga.

Les Zabermabés ont environ 800 fusils, 300 cavaliers, et un grand nombre de guerriers armés d'arcs et de lances. Tout ce monde est disposé en quatre groupes s'appuyant aux différents hameaux qui composent Gandiaga.

Leurs chefs sont Baba-To ; Isaka lieutenant de Baba-To ; Aliou Gadiara et Bapio fils de l'ancien chef le fameux Gadiari.

Les cavaliers Zabermabés sont en fourrageurs sur les flancs.

Au centre de la ligne, sur un petit mamelon, deux grands drapeaux verts et blancs sont déployés.

Nous les prenons comme point de direction ; le combat s'engage ; le mamelon est enlevé ; la ligne ennemie rompue.

Baba-To rallie alors tous ses cavaliers, et charge Hamaria qui est à ma droite.

En voyant fondre sur eux cette cavalerie qui pendant si longtemps a été la terreur du Gourounsi, les sofas du roi tirent précipitamment ; un mouvement de recul a lieu dans leurs rangs.

Heureusement les cavaliers Zabermabés passent à deux cents mètres seulement de ma droite. Nous faisons rapidement une conversion. De nombreux feux de salve sur le flanc de cette masse l'arrêtent net. Les burnous blancs hésitent, font demi-tour, s'éparpillent, s'enfuient sabrés par mes spahis qui les chargent à leur tour.

Cependant Isaka, profitant de cette diversion nous attaque violemment à gauche.

Nous nous tournons vers lui ; après un engagement très vif, les soldats d'Isaka reculent puis prennent la fuite emportant leur chef blessé.

Nous les poursuivons pendant dix kilomètres jusqu'au village de Kombissi où nous arrivons à quatre heures du soir. Je m'y arrête pour camper, car mes hommes marchent et combattent depuis douze heures sans trêve.

Les fuyards Zabermabés marchèrent toute la nuit et ne s'arrêtèrent qu'à Yarba sur les bords de la rivière d'Aseydou.

Ils avaient perdu beaucoup de monde ; parmi les morts se trouvait Aliou Gadiari tué pendant la charge.

Le 15 et le 16 nos cavaliers battirent la campagne pour assurer la victoire, et le 17 je me dirige vers le sud, vers le pays d'Aseydou dont le chef demande la protection de la France.

Le 19 nous sommes à Aseydou. La route d'Aseydou à Gandiaga est celle que les Zabermabés ont suivie quelque temps avant quand ils sont rentrés au Gourounsi. C'est une route affreuse ; pendant 110 kilomètres il n'y a pas un être vivant, pas une maison debout, et tout le long du chemin des ossements blanchissent.

Les Zabermabés ont tout tué, tout détruit. Ils ont brûlé complètement Aseydou, dont les malheureux habitants n'ont dû leur salut qu'à la proximité d'une grande montagne sur laquelle les cavaliers n'ont pu les poursuivre.

Le chef Sibou Napona et ses notables arrivent à mon bivouac et saluent avec des transports de joie le drapeau français libérateur. Sibou Napona me dit les malheurs qui se sont abattus sur son pays. C'est la deuxième fois que Baba-To détruit Aseydou ; et avant lui Gadiari déjà avait atrocement ravagé toute la contrée. Le chef d'Aseydou me demande la protection de la France ; et le 20 mars nous signons un traité par lequel le territoire d'Aseydou-Bélélé et les territoires qui en dépendent sont placés sous le protectorat et la souveraineté exclusive de la France.

Les états de Sibou Napona s'étendent des environs de Oua-Loumbélé au nord, à cette grande montagne au sud qui oblige la rivière d'Aseydou à faire un coude vers le nord avant de se jeter dans la Volta Blanche. C'est par la ville d'Aseydou même que passe la route commerciale suivie par les marchands qui se rendent de Bouna à Oua et Gambaka. Cette route passe quelques kilomètres au delà d'Aseydou,

par le village de Koundougou. C'est là qu'habitent ceux des habitants de Oua-Loumbélé qui ont pu échapper au massacre quelques années auparavant lorsque les Zabermabés se sont emparés de l'importante cité. Ces pauvres gens me demandent à réintégrer leurs anciens foyers. J'accède à leur désir ; et le 21 mars nous quittons Koundougou suivis par une population de plus de quinze cents personnes, hommes, femmes et enfants. Le 25 nous sommes à Oua-Loumbélé où je laisse tout ce monde, avec un poste de tirailleurs comme sauvegarde.

Le 27 j'arrive à Léo. Je vois bientôt six miliciens anglais, des noirs, qui viennent me saluer.

Ce sont des hommes laissés par la mission anglaise qui a quelque temps auparavant traversé le Gourounsi. Je leur demande pourquoi ils n'ont pas rejoint leurs chefs lorsque ceux-ci ont quitté le pays.

Les miliciens me répondent que quand ils ont été laissés à Léo, on leur a dit d'y rester jusqu'à ce que l'ordre de rejoindre leur soit envoyé et qu'aucun ordre ne leur a été adressé depuis cette époque. Ils n'ont d'ailleurs ni papiers, ni instructions écrites.

Je me renseigne sur les faits et gestes de la mission anglaise pendant son séjour à Léo.

MM. Henderson et Fergusson les chefs de cette mission allèrent trouver le chef du village, et lui demandèrent si des Français étaient venus déjà dans le pays. Le chef répondit affirmativement ; les Anglais demandèrent ce qu'avaient fait les Français. Le chef du village répondit : « Ils ont été dans la capitale Sati ; et là, ils ont fait alliance avec le » roi. » Les Anglais offrirent alors au chef un présent d'étoffes et un papier imprimé. « Je ne puis, dit celui-ci, accepter votre présent sans » l'autorisation du roi Hamaria. »

« Nous allons nous rendre nous-mêmes chez le roi Hamaria, » reprit les Anglais ; vous pouvez accepter sans crainte notre présent ; » c'est un témoignage d'amitié ; et notre habitude est d'agir ainsi » partout où nous passons. »

« Bien, dit le chef, je vais vous donner un guide qui vous conduira » à Battionssi où se trouve le roi Hamaria ; et si vous ne vous liez pas » d'amitié avec lui, je vous renverrai votre présent. »

« D'accord » répondirent les Anglais ; et ils se préparèrent à partir. Mais au moment de se mettre en route, M. Fergusson alla trouver le chef du village et lui dit : « Nous avons quelques hommes fatigués ; » nous allons les laisser se reposer ici ; nous les reprendrons en » revenant. Soignez-les convenablement. »

MM. Henderson et Fergusson se rendirent chez le roi Hamaria, furent éconduits par lui et quittèrent le Gourounsi, mais sans repasser par Léo, et sans rappeler leurs miliciens. Les gens de Léo avaient alors voulu renvoyer tirailleurs et cadeaux ; mais les tirailleurs avaient refusé de partir. L'affaire en était là lors de mon arrivée.

Désireux de montrer la plus grande conciliation vis-à-vis des représentants de l'Angleterre, j'écrivis à M. Henderson une lettre lui rappelant que le protectorat de la France sur le Gourounsi lui avait été notifié à trois reprises déjà, et que je ne saurais admettre la présence de ses miliciens dans le Gourounsi, cette intrusion étant absolument contraire aux règles du Droit International.

J'écrivis aussi à un officier anglais qui s'était rendu de Gambaka à Yarba dans le camp de notre ennemi Baba-To. Je lui écrivis pour lui dire quel brigand était ce chef Baba-To ; et pour l'informer que je considérerais comme actes contraires aux règles du Droit International, tout soutien moral ou matériel donné au chef de bandes ; ou toute parole même qui pourrait laisser croire à Baba-To, à l'indifférence du représentant anglais pour ses pillages.

Or sur ces entrefaites, de graves événements se produisaient dans le sud. On disait qu'une expédition anglaise avait été attaquée par les sofas de Samory. J'adressai un courrier au Résident de France à Ouagadougou, et lui rendis compte de cette nouvelle. Quelques jours après le capitaine Scal arrivait me rejoindre avec 60 tirailleurs et 40 cavaliers ; nous nous portions aussitôt vers le sud pour parer à toute éventualité, et porter secours à l'expédition anglaise si cela était nécessaire.

Le 11 avril, nous recevions à notre bivouac de Tomou, une lettre du chef du poste que j'avais laissé à Oua-Loumbélé. Celui-ci nous annonçait que les Anglais venaient d'essuyer une défaite contre les sofas de Samory ; battaient en retraite dans le Gourounsi, et avaient manifesté l'intention de demander asile aux officiers français.

Dans la nuit arrivait dans notre camp un de nos cavaliers escortant trois miliciens anglais. Ces malheureux étaient exténués et pouvaient à peine parler ; ils personnifiaient bien la déroute. Ils étaient porteurs d'une lettre écrite au crayon sur l'enveloppe d'un paquet de cartouches. Cette lettre émanait de M. le capitaine Cramer ; cet officier nous informait du désastre de l'expédition anglaise, et de sa retraite dans le Gourounsi ; il exprimait son « désir anxieux » d'être reçu par les officiers français.

Nous envoyons aussitôt plusieurs cavaliers au-devant du capitaine Cramer pour le guider ; et le capitaine Scal lui écrit une lettre l'informant qu'il peut compter sur l'absolu dévouement des officiers français pour les représentants d'une nation civilisée dans la détresse.

Le 12 arrivaient à notre camp les débris de l'expédition anglaise ; les capitaines Cramer et Haslewood, le docteur Peath et 57 miliciens indigènes. La fatigue, le dénuement de tous étaient extrêmes ; beaucoup de miliciens étaient blessés ; la plupart n'avaient plus de cartouches ; plusieurs avaient perdu leurs armes.

Le capitaine Cramer nous met au courant de la malheureuse aventure. Quelque temps auparavant, MM. Henderson, Fergusson et une cinquantaine de miliciens s'étaient rendus à Dokita près du camp de Sarahkéni-Mory, et étaient entrés en relations avec lui. A la suite de quelques dissentiments, les sofas avaient attaqué la mission anglaise, l'avaient délogée de Dokita, et poursuivie jusqu'à Oua où se trouvait alors le gros de l'expédition.

Sarahkéni-Mory avait assiégé Oua. M. Henderson s'était rendu auprès de lui pour parlementer ; le fils de Samory avait fait prisonnier l'officier anglais. M. Cramer avait alors offert mille livres de rançon. Sarahkéni-Mory avait répondu qu'il ne voulait pas d'argent, mais des fusils et des cartouches, et qu'il sommait les Anglais de se rendre.

Le combat avait recommencé. Les Anglais manquant d'eau avaient évacué Oua, en y abandonnant leur artillerie. A peine sortis de la ville, ils avaient été cernés par les sofas ; une panique avait eu lieu. Les officiers avaient pu rallier autour d'eux quelques hommes ; et avaient pris la route du Gourounsi où ils savaient trouver les troupes françaises. Les sofas les avaient poursuivis et harcelés jusqu'à proximité de notre poste de Oua-Loumbélé.

Nous nous efforçons par une cordiale hospitalité de faire oublier aux officiers anglais les pénibles circonstances qui les amènent chez nous ; nous mettons toutes nos ressources à leur disposition ; nous leur donnons des chevaux ; et nous prenons la route de Gambaka sur leur désir de rejoindre M. Stewart, Résident de Coumassi, alors dans le Mampoursi.

Le 18 avril nous sommes à Oual-Ouale ; le 21 avril nous rencontrons M. Stewart à Yarba.

Le capitaine Stewart nous remercie chaleureusement, au nom de son gouvernement, de l'accueil fait à ses compatriotes. Une

conférence a lieu ensuite au sujet des différentes questions politiques en litige.

Nous tombons d'accord pour fixer une frontière provisoire entre les territoires occupés par les Français et les Anglais; sorte de **barrière** destinée à éviter de regrettables conflits entre les agents des deux nations.

Il restait à trancher le différend relatif à Baba-To. Baba-To campait en effet près de Yarba; et M. Stewart était l'officier dont on m'avait signalé la présence auprès du chef de pillards.

M. Stewart nous dit que Baba-To, après sa défaite à Gandiaga, a demandé la protection de l'Angleterre, et que cette protection lui a été accordée.

Nous faisons alors au Résident de Coumassi la déclaration suivante :
« Vous ne pouvez donner à Baba-To qui est un ennemi de la France
» dont il a brûlé les drapeaux, asile sur le territoire de Yarba. Car ce
» territoire ne vous appartient pas; vous le savez, puisque vous nous
» avez dit vous-même que lorsque vous êtes venu occuper Gambaka et
» Yarba, les chefs de ces villes vous ont présenté le drapeau français
» et les traités signés par le lieutenant Baud en 1894. En second lieu,
» vous ne pouvez donner protection à Baba-To que si vous le désarmez
» et le mettez hors d'état de nuire de nouveau. ».

Devant ces justes représentations, M. Stewart s'inclina. Il prit par écrit l'engagement de maintenir le chef Baba-To à deux jours de marche de la frontière précédemment fixée; et la responsabilité de toute agression du chef de bandes contre les protégés français.

L'entente étant complète, les deux missions se quittèrent en se témoignant les marques d'une haute courtoisie.

M. Stewart retournait à Gambaka. La mission française parcourait le sud du Gourounsi pour rassurer les populations, puis revenait à Léo le 1^{er} mai.

Nous apprenions à Léo que le capitaine du génie Cazemajou se trouvait sur la rive droite de la Volta Noire dont il explorait le cours, et à 100 kilomètres environ à l'ouest de Léo.

Je suis envoyé vers lui, pour le mettre au courant des derniers événements survenus au Gourounsi, et l'informer de la proximité de Samory.

Je pars de Léo le 3 mai avec vingt cavaliers; et le 6 mai après une longue marche de 180 kilomètres, après avoir traversé sans encombre

les tribus guerrières des Oulé, je rejoignais à Diebougou le capitaine Cazemajou.

Les opérations menées au Gourounsi se trouvaient ainsi reliées à celles dirigées par le commandant Gaudrelief dans la Boucle de la Volta. Le 11 mai j'étais de retour à Léo. Les postes du Gourounsi solidement établis, nous retournions à Ouagadougou que je quittai en juin pour rentrer en France.

A l'heure présente, Messieurs, il convient d'examiner la situation que la France s'est acquise dans l'Afrique occidentale.

Ce sont des explorateurs français qui ont parcouru la Boucle du Niger :

Le capitaine Binger, il y a dix ans déjà, part de Bammako, va au pays de Kong, traverse la Boucle de la Volta, se rend au Mossi, et premier parmi les Européens entre à Ouagadougou. Il revient à la Côte de Guinée en traversant le Mampoursi, Salaga, Bondoukou. Rentré en France il établit la carte de la Boucle du Niger, il écrit ce remarquable ouvrage que tout le monde a lu.

En 1889 le docteur Crozat va au Mossi.

En 1891, le commandant Monteil part de Ségou, traverse le pays des Samos, le Mossi, le Sokoto, arrive au Tchad et rentre en France par le Sahara et Tripoli.

En 1893 Branlot va de la Côte d'Ivoire à Bouna.

En 1894 le commandant Decœur va à Say et au Gourma.

Les lieutenants Baud et Wermersch partis du Dahomey vont à Sansanné-Mango, à Gambaka, à Yarba, Oua, Bouna et arrivent à la Côte d'Ivoire.

Le capitaine Tontée fonde fort Arenberg en face de Badjibo et remonte le Niger au delà de Say.

En 1895 l'administrateur Alby va au Mossi.

En 1896, Hourst et ses compagnons descendent le Niger de Bammako à son embouchure, relevant les moindres détails du cours du fleuve.

En 1896 et 1897 enfin, le lieutenant Voulet au Mossi et au Gourounsi ; le capitaine Baud au Gourma ; le lieutenant de vaisseau Bretonnet à Boussa établissent en fait la prépondérance de l'influence française dans la Boucle du Niger.

Les droits acquis par la France dans cette partie de l'Afrique sont basés sur les travaux de ces explorateurs ; car ce sont eux qui ont déterminé la géographie de ces contrées, qui ont étudié les mœurs des

habitants, qui ont noué des alliances avec les chefs et fait pénétrer la paix et la civilisation sur cette terre lointaine.

C'est l'avis et la volonté de tous les patriotes français, que ces droits indiscutables, personne ne saurait les méconnaître. C'est aussi l'avis d'une autre puissance en Europe, comme l'ont exprimé à maintes reprises les journaux russes.

Nous espérons donc que le sang et l'argent de la France n'auront pas été dépensés en vain ; et que tant de laborieux efforts recevront bientôt leur sanction définitive.

Nous formons le vœu que tous les territoires où flotte aujourd'hui le drapeau tricolore, restent ce que nous les avons faits, des terres françaises.

J. CHANOINE.

IMPRESSIONS D'UN LILLOIS

DANS UN VOYAGE AU CENTRE DE L'AFRIQUE

(Suite) (1).

Sémio, 7 Août 1897. — Ce matin, 85 payeurs, qui avaient été mis à la disposition de M. le capitaine Germain, par le sultan Bangassou, pour armer 4 pirogues chargées de matériel du vapeur, ont déserté. Immédiatement il a été envoyé un courrier pour prévenir Raphaël de les rattraper et de les faire conduire sous bonne escorte à Sémio. Le capitaine qui devait partir avec M. Bobichon est resté en attendant le retour des déserteurs.

8 Août. — Un soldat de Raphaël porteur d'un courrier ramène un des payeurs qu'il a trouvé sur sa route ; on attend les autres.

Un courrier rapide venant de Bangui nous apprend la mort de

(1) Voir tome XXVI, 1896, pages 186 et 204 ; tome XXVII, 1897, pages 75, 110 et 186 ; t. XXVIII, page 148, 218, 300 et 387 ; tome XXIX, 1898, page 82.

M. l'administrateur Comte qui commandait le cercle de Bangui. Ce fonctionnaire se serait noyé accidentellement dans le fleuve pendant une tournée qu'il faisait chez les Bondjos qui s'étaient rendus coupables des massacres que j'ai signalés en Juin dernier. Cet accident serait arrivé près du village de Yakoli, le chef des révoltés.

10 Août. — Peu à peu les payeurs déserteurs sont ramenés au poste par les soldats de Sémio ; on espère que dans quelques jours ils seront presque tous repris : la faim les obligeant à sortir de la brousse, ils vont rôder aux alentours des villages Zandés où ils se font prendre.

12 Août. — Je fais mes préparatifs de départ, je reçois l'ordre de partir à Sinangha, situé au Nord-Est de Sémio, à 150 kilomètres environ ; mon séjour dans ce village doit se prolonger jusqu'à ce que la dernière charge de la Mission soit passée ; de plus, je dois faire préparer des vivres pour les caravanes.

13 Août. — Je quitte Sémio à 7 heures du matin avec quelques porteurs de la tribu des Karès qui portent nos bagages. J'arrive à 2 heures du soir au village du chef Yapati. Ce brave homme, atteint d'une forte bronchite, vient me saluer ; il m'apporte quelques poulets et des vivres pour mes porteurs. A peine suis-je installé dans la case mise à ma disposition, qu'une forte tornade éclate et une pluie torrentielle tombe pendant plusieurs heures. La grande saison des pluies est commencée depuis plusieurs jours, il ne se passe pas de journée qu'il ne tombe de l'eau ; cette saison est la plus désagréable pour les voyageurs.

14 Août. — Je me mets en route de bon matin, le temps est beau, le pays est superbe ; de temps à autre on rencontre des bosquets de palmiers-dattiers, le terrain est plat sans aucun accident ; on traverse de magnifiques plaines arrosées par de nombreux cours d'eau qui vont se jeter dans le M'Bomou ; on éprouverait quelque plaisir à voyager dans ces contrées, si l'on n'était pas obligé de patauger dans les nombreux marais qui, en cette saison, sont bourbeux et pestilentiels.

A 1 heure du soir j'arrive au village Badim ; le chef est absent, il s'est rendu à Sémio appelé par le sultan. Son fils me reçoit bien, il fait donner des vivres à mes porteurs. Il est à remarquer que les villages Zandés sont très hospitaliers, partout les chefs se font un devoir de

nourrir les porteurs des Européens, sans réclamer de cadeau en retour, le fait est assez rare pour être signalé.

15 Août. — Deux de mes porteurs ont levé le pied cette nuit ; mes charges étant très légères, je puis sans difficulté m'en passer en les répartissant sur les autres. Je me mets en route à 7 heures, j'arrive à midi aux villages Bakari commandés par le chef Boudoué, fils de Sémio ; l'un de ses hommes me conduit à un groupe de cases inhabitées qui sont réservées aux Européens et aux caravanes de passage. Peu de temps après, Boudoué vient me rendre visite, c'est un grand et fort gaillard vêtu d'un pantalon et d'un veston de toile, coiffé d'un large chapeau de paille fabriqué par les indigènes ; il ressemble à un bon planteur, la mine très réjouie, il me prodigue de nombreux salamalects.

Boudoué commande un groupe important de villages. il a avec lui une centaine de soldats, je remarque que beaucoup d'entre eux sont armés avec des Albinis que les Belges lui ont donnés. En dehors de cette garde, chaque village possède un certain nombre de guerriers armés du fusil à piston.

Il existe chez les Zandés un commencement de civilisation, provenant de leur contact avec les Musulmans ; chaque village est commandé par un chef, lequel est soumis à l'autorité du sultan ; quelques chefs plus importants commandent un groupe de villages toujours soumis au sultan. L'anthropophagie n'existe pas chez les Zandés, du moins ils le prétendent, l'on n'en voit d'ailleurs aucune trace, et tous ceux que j'ai consultés, ont été unanimes pour me déclarer que jamais ils n'avaient mangé de chair humaine, alors que les peuplades soumises par la force aux différents sultans Zandés, qui sont situées au Nord de Raphaël et de Sémio, les Jabons, les M'Biris et les Karès sont anthropophages endurcis ; je dois dire que les sultans les laissent faire, ils ne se servent de ces tribus que pour les travaux de toutes sortes et le portage ; ils font de temps en temps des razzias, suivant leurs besoins.

D'autre part, ainsi que je l'ai déjà dit, les Zandés n'ont pas de cimetières, dès qu'un homme ou une femme meurt, on le jette à l'eau ; les chefs seuls sont enterrés dans leurs villages.

Me conformant aux instructions que j'ai reçues, je demande à Boudoué de me livrer une cinquantaine de paniers de farine de manioc ou de maïs destinés à être distribués aux porteurs qui doivent passer dans quelques jours ; il me les promet ; je lui fais connaître que je ne quit-

terai son village qu'après la livraison de cette farine, que je laisserai sous la garde d'un caporal milicien.

Cette fourniture de vivres est absolument nécessaire, car les caravanes qui sont mises en route avec un nombre important de porteurs sans être dirigées par un Européen, éprouvent beaucoup de difficultés pour se ravitailler; il en résulte que les Karès abandonnent sans scrupule ni hésitation, leurs charges dans la brousse et se sauvent chez eux, on est ensuite obligé de les faire rechercher avec mille peines; c'est une perte de temps qui devient considérable à force d'être répétée.

Même en procurant des vivres aux porteurs il y a des désertions, mais leur nombre est plus restreint.

16 Août. — Les habitants viennent vendre des vivres à mon escorte et à mes porteurs; le chef Boudoué m'a envoyé hier soir 10 poulets, des bananes et du vin de palme, je suis très satisfait de l'accueil qu'il me fait.

Les prix des vivres varient un peu de ceux établis dans l'Oubangui.

Une poule se paie 3 cuillers de perles, soit environ 20 grammes chacune.

2 œufs pour une cuiller de perles.

1 régime de bananes = 2 cuillers de perles.

10 épis de maïs = 1 cuiller de perles.

3 kilos environ de patates = 1 cuiller de perles.

1 panier de farine de manioc (6 à 8 kilos), 3 cuillers de perles, etc.

La cuiller qui sert de mesure partout est la cuiller à café, qui contient environ 20 grammes de perles.

Les perles seules servent au paiement des vivres, les étoffes sont réservées pour les cadeaux aux chefs.

La perle qui est en usage dans ces contrées est la perle blanche, rouge ou bleue indifféremment, cependant les indigènes préfèrent la rouge, puis la blanche.

J'ai omis de relater qu'en quittant le poste de Sémio, il m'a été délivré pour ma consommation du café du pays. Ce café dont le grain est petit, presque rond, pousse à l'état sauvage dans la brousse, particulièrement sur les bords des rivières; il a été signalé au sultan comme étant excellent pour la consommation des Européens, il en fait récolter et approvisionne en partie le poste.

A mon avis il est excellent, d'un arôme agréable, il remplace parfai-

tement le café en usage en Europe ; je signale ce fait afin de démontrer que la culture du café dans ces régions est facile, elle sera d'un grand rapport pour l'Europe lorsqu'on aura établi des communications moins onéreuses que celles qui existent aujourd'hui.

Je ne puis m'empêcher également de dire quelques mots sur l'introduction du commerce dans le Haut-Oubangui et dans le Haut-M'Bomou pour l'exportation de l'ivoire.

L'ivoire dans le Haut-Oubangui et surtout dans le Haut-M'Bomou existe en grande quantité, les éléphants pullulent et chaque année il en est tué des centaines, qui rapportent aux grands chefs du pays des stocks d'ivoire qu'ils emmagasinent sans pouvoir en trouver l'écoulement.

Les sultans Bengassou, Raphaï et Zémio ont ainsi en magasin des tonnes d'ivoire que l'absence de tout commerçant empêche d'écouler.

Depuis quelques années ils sont entrés en relations avec des marchands arabes venus du Ouddaï, du Darfour et du Kordofan pour trafiquer leur ivoire contre de la poudre, des capsules, des fusils à piston et des bestiaux, mais la grande distance qui les sépare et le manque total de moyens de transports obligent ces trafiquants à espacer leurs visites, et la quantité d'ivoire qu'ils peuvent ainsi transporter est presque insignifiante.

De l'avis de tous les Européens qui ont résidé dans ces contrées, un établissement commercial, dirigé par un agent actif, ayant la connaissance du pays et des indigènes, qui se créerait dans le pays, avec un assortiment de marchandises d'échange appropriées au goût de chacun de ces trois chefs, réussirait, cela est certain, en peu de temps, avec des capitaux relativement peu élevés, à réaliser des bénéfices considérables, car il ne faut pas perdre de vue que les voies de communication existent, il s'agit seulement de les utiliser d'une façon pratique.

D'autre part, les sultans Bengassou, Raphaï et Sémio ont maintes fois demandé à l'administration française de faire venir des commerçants pour l'écoulement de leurs stocks d'ivoire, et ces chefs verraient et accueilleraient avec la plus grande joie l'installation d'un comptoir français à Bangassou, par exemple, qui serait le centre des transactions commerciales,

L'examen d'un projet de cette nature mérite d'attirer l'attention et l'étude de nos compatriotes qui sont embarrassés pour le placement de leurs capitaux. Les richesses de l'Afrique appartiendront aux plus hardis et aux plus audacieux ; je souhaite que les pays que la France a

conquis dans le continent africain soient exploités par les Français et non par les étrangers, comme cela a lieu fort malheureusement au Congo français.

On peut ajouter sans crainte de se tromper que le trafic du caoutchouc et de la gomme pourra donner d'excellents résultats lorsqu'on aura montré aux indigènes le profit qu'ils peuvent en tirer.

17 Août. — D'après des renseignements complémentaires que j'obtins du chef Boudoué, à grand'peine, car les habitants n'aiment pas de donner des détails sur leurs mœurs, les Zandés enterrent leurs morts dans la position verticale, les suppliciés seuls sont jetés à l'eau.

Boudoué envoie des vivres, j'ai réuni environ 300 rations; je compte partir demain matin, je laisserai un caporal milicien pour garder ces vivres et pour les distribuer au premier convoi qui passera.

18 Août. — Après des salutations à n'en plus finir, je quitte le village de Boudoué; une tornade me surprend pendant la marche, les porteurs sont transis, ils marchent lentement, cette façon de voyager est très fatigante.

A 4 heures, j'arrive au village du chef Zandé Kana; le village est petit, je compte 9 cases, il doit y en avoir d'autres isolées, car tous les chefs un peu importants sont propriétaires de plusieurs fermes qui sont exploitées par deux ou trois individus installés dans la brousse, ils forment pour chacune des fermes un petit groupe de 4 à 5 cases et travaillent à la culture du maïs, du mil, de la courge, de la patate, etc. Ces fermiers doivent une redevance au chef propriétaire; quelques-uns de ces fermiers ont des sous-fermiers sous leurs ordres, établis séparément. C'est pourquoi l'on ne voit pas dans ces régions de gros villages, mais de nombreux groupes de quelques cases.

Le chef Kana apporte quelques vivres pour mes porteurs et pour moi.

19 Août. — Je quitte Kana de bon matin; les pluies continuelles qui tombent depuis quelque temps ont rendu les sentiers très mauvais; dans beaucoup d'endroits, on patauge dans l'eau et dans la vase sur des distances assez grandes.

J'arrive au village de Gamandzou à 1 heure du soir, les cases sont abandonnées, le chef Gamandzou dit Dabau a pris la fuite avec tout son monde il y a près d'un mois, à la suite d'un vol d'une barre de sel dont

il s'est rendu coupable sur un convoi de passage. Je loge tout mon personnel dans les cases et le nourris sur les plantations. Je fais surveiller très sévèrement mes porteurs qui, d'après les renseignements qui m'ont été fournis, se sauvent en majeure partie à cet endroit ; la raison en est que la grosse partie des Karés recrutés pour le portage ont leurs villages dans cette région.

Je trouve dans le village un tirailleur de la Mission qui garde trois charges abandonnées ; en réunissant plusieurs charges d'un poids très faible, je pourrai les emporter avec moi.

20 Août. — Je quitte Gamandzou ; aucun de mes porteurs ne s'est sauvé, grâce aux mesures que j'avais prises, j'emmène les trois charges qui avaient été abandonnées du précédent convoi.

21 Août. — L'étape d'aujourd'hui est très fatigante, 32 kilomètres, la chaleur est accablante, j'arrive à 5 heures du soir à la ferme de Gounga exténué ; je trouve à ce point le sergent Venail qui était à la recherche des trois charges laissées à Gamandzou, je suis content de cette rencontre, car cette solitude dans la brousse est monotone, quoique j'y sois habitué. Je reçois de lui des renseignements sur la région et sur Sinangba, que je dois occuper pour y séjourner pendant quelque temps.

Le pays est très pauvre, me dit-il, les quelques villages que l'on trouve sur la route ont été épuisés par les nombreux convois qui sont passés, c'est à peine si l'on peut trouver quelques rations encore. Quant aux Européens, ils sont obligés de se contenter de quelques patates, quelques courges et de temps à autre d'un poulet, qui sont très rares dans la région, pas d'œufs, pas de cabris, en un mot, c'est la misère. Cette perspective de famine ne me sourit pas beaucoup.

22 Août. — Venail et moi quittons Gounga, nous arrivons à Sinangba à midi. La route que nous venons de faire aujourd'hui diffère un peu, le pays est très accidenté, nous avons traversé plusieurs collines boisées, tantôt nous trouvons des plaines aux hautes herbes, tantôt des mamelons ou collines avec des bosquets ; le sol est parfois sablonneux, tantôt il est rocailleux et la terre est rougeâtre, la végétation est très grande partout où le sol ne contient pas de roches.

Le petit poste de Sinangba est situé à 20 minutes du village principal, quelques fermes sont établies aux environs ; il comprend 7 cases pour loger le personnel indigène et les convois de passage. Une belle et

grande case ronde sert de logement aux Européens, autour du poste quelques maigres plantations et la brousse. C'est avec satisfaction que je constate que l'eau qui sert à l'alimentation provient d'une source coulant entre les roches, elle est claire et limpide.

Après avoir déjeuné, Venail me quitte, il va rejoindre son convoi qu'il a laissé à Rafay, village situé à 40 kilomètres de Sinangba, il va camper au village de Mezau (fils de Sinangba), situé à 11 kilomètres.

Vers 5 heures du soir, je reçois la visite de Sinangba, c'est un grand et robuste gaillard d'une quarantaine d'années, la physionomie peu expressive, il a l'air d'un bon campagnard, il est vêtu d'un pantalon et d'un large veston de toile très grossière fabriquée par les indigènes. Sinangba est le frère du sultan Sémio.

Il m'apporte en cadeau 2 poulets et 6 œufs ; dans une conversation avec moi il me dit qu'il est pauvre, que ses villages ont fourni beaucoup de vivres pour les convois de passago, il fera son possible néanmoins pour faire apporter tout ce qu'il pourra trouver. Il me quitte après que je lui ai fait cadeau de quelques mètres d'étoffes et d'une glace.

23 Août. — Je passe ma journée à reconnaître les environs de mon petit poste ; les indigènes me regardent avec curiosité, ma longue barbe a le don d'exciter leur admiration.

Je rencontre beaucoup de pintades et de perdrix, c'est déjà quelque chose ; quoique n'ayant pour armes qu'un mousqueton modèle 1892, je me propose bien de suppléer à l'absence de poulets par quelques pièces de cet excellent gibier.

L'un de mes tirailleurs que j'avais envoyé à la chasse, revient sans avoir rien vu.

Les seuls vivres que l'on m'apporte dans la journée sont une vingtaine d'épis de maïs.

24 Août. — J'ai la satisfaction de tuer une perdrix perchée sur un arbre ; avec ce produit de ma chasse, mon menu se compose de riz et de quelques patates.

Les renseignements que m'a donnés Venail et les notes que m'a laissées M. le lieutenant Largeau, mon prédécesseur au poste, ne sont pas exagérés, c'est bien la misère. Pas de poulets, ni œufs, ni graisse, ni huile de palme ; en un mot, il n'y a rien ou presque rien, quelques patates et quelques courges et du maïs, c'est tout ce que je peux trouver. Quant à la farine de mil pour nourrir les porteurs que je dois

recevoir, je n'ai pu obtenir jusqu'à présent que des promesses. Pour compléter ce tableau, je suis obligé de prendre mes repas pendant le jour, n'ayant aucun ingrédient pour m'éclairer. Il s'en faut de beaucoup que ce soit le pays de Cocagne.

25 Août. — J'apprends par un tirailleur que Sinangba a fait égorger hier soir une de ses femmes qui avait été surprise en flagrant délit d'adultère. Quant à l'autre coupable, il l'a fait attacher et se propose de l'envoyer à son frère Sémio. Il n'y a pas de doute qu'il ne subisse le même sort, car l'adultère, dans presque toutes les peuplades de l'Afrique, est puni de mort, les deux coupables subissent la même peine.

Sinangba vient me rendre visite dans la soirée, je lui cause de cette affaire, il me répond à peine, je vois que la conversation sur ce sujet ne lui plaît pas. Le même jour qu'il exécutait cette femme, il perdait un de ses enfants, malade depuis quelques jours. Un malheur n'arrive jamais seul.

26 Août. — En visitant quelques villages ou fermes des environs, je n'ai pu m'empêcher de constater leur malpropreté, les cases sont presque envahies par la brousse, des tas d'immondices placés à proximité répandent leurs malsaines émanations; en comparant les villages zandés aux villages sakaras, tout est à l'avantage de ces derniers, au point de vue de l'entretien et de leur construction; les cases des N'Sakaras, quoique de même forme, sont plus grandes et mieux construites.

Détail curieux dont je n'ai pu avoir l'explication, la plupart des villages de cette région sont établis au moins à un kilomètre, quelquefois deux des cours d'eaux.

28 Août. — Le gibier à plumes est nombreux; depuis mon arrivée j'ai tué 3 pintades et 5 perdrix avec ma carabine. Quant au gros gibier, les tirailleurs que j'envoie presque chaque jour reviennent bredouilles, tantôt ils me disent avoir tiré un éléphant qui s'est sauvé étant blessé, tantôt c'est une antilope ou un bœuf sauvage qu'ils ont manqué. En somme, le pays est très giboyeux et si les herbes n'étaient pas si hautes, nul doute que l'on pourrait tuer au moins une pièce chaque jour.

29 Août. — J'ai pu réunir 300 rations pour le prochain convoi qui

doit arriver dans deux ou trois jours ; sur ce chiffre , le maïs en épis entre pour la majeure partie, la farine de mil est plus rare. La ration d'un porteur est décomptée à raison de 5 épis par jour ou de 400 grammes de farine : ce n'est pas énorme pour des gens qui font une moyenne de 20 à 25 kilomètres chaque jour avec une charge de 25 kilos sur la tête.

Vers 9 heures du soir, je suis réveillé par les rugissements de la panthère, dont les sons très rapprochés indiquent qu'elle est dans le poste ou dans le voisinage. Armé de ma carabine, je sors de ma case et je vais me blottir derrière une petite termitière située à quelques pas. L'animal, au bout de 10 minutes, se fait entendre de nouveau, il est si près (30 mètres environ), que ses cris produisent sur moi une légère émotion ; quoique la nuit soit obscure, j'aperçois près d'une case où est renfermée de la viande boucanée d'éléphant destinée à être distribuée aux porteurs, une masse noire ; ne pouvant viser, je tire un coup de feu dans la direction, j'entends aussitôt le bruit que fait la panthère en se sauvant par bonds dans la brousse, puis tout retombe dans le silence.

30 Août. — Dès mon réveil, je m'empresse d'aller voir à l'endroit où j'avais tiré hier la panthère, j'y trouve en effet ses traces sur le sol, pas de sang, donc je conclus que je lui ai fait seulement peur, néanmoins, je ne suis pas fâché d'avoir éloigné ce dangereux visiteur nocturne.

J'en parle dans la journée à Sinangba, qui me dit que ces animaux sont nombreux dans la contrée et que chaque village tend des pièges qui consistent en trous profonds et étroits recouverts de branchages, il ajoute que ces pièges sont peu efficaces, les animaux ne s'y faisant prendre que très rarement.

Je me propose dès que la lune donnera dans son plein d'attacher un chien à un arbre et de me mettre à l'affût.

1^{er} Septembre. — La vie à Sinangba devient plus que monotone ; aucun convoi n'est annoncé, je ne m'explique pas ce retard. Je ne trouve comme distraction que de planter dans le poste des bananiers que je fais prendre dans la brousse à l'emplacement de l'ancien village de Sinangba ; la chasse est sinon impossible, tout au moins difficile, en raison de la brousse épaisse et des hautes herbes qui empêchent de voir à trois mètres devant soi.

Dans l'après-midi un nuage épais de sauterelles vient s'abattre dans les environs du poste, les indigènes me disent que l'invasion de ces insectes destructeurs est assez fréquente dans le pays, où ils ravagent les plantations que l'on est quelquefois obligé d'ensemencer plusieurs fois de suite. C'est la deuxième fois que je constate la présence des sauterelles dans l'Oubangui.

Les indigènes, soit par goût, soit par vengeance, se font un régal de ces insectes; à chaque invasion, ils en tuent des quantités considérables et font ainsi un approvisionnement pour quelques jours, cela les dédommage un peu de la perte de leurs cultures.

4 Septembre. — J'ai tenté un affût à la panthère qui n'a donné aucun résultat. La nuit dernière, par un magnifique clair de lune, j'avais attaché un chien à un poteau et m'étais placé en embuscade. Durant trois heures, je tins bon; enfin dévoré par les moustiques je dus quitter ma faction, d'autant plus que je ne voyais rien venir, ni n'entendais rien.

5 Septembre. — Je vais rendre visite à Sinangba. Dans le cours de la conversation je lui demande si les Zandés qui sont en relations avec les Musulmans professent une religion; il me répond négativement: les Zandés, me dit-il, comme les autres peuplades du bassin de l'Oubangui ou du M'Bomou, n'ont aucune croyance et de fait aucune religion, ils n'ont pas de fétiches.

Il y a deux ou trois ans que les missionnaires catholiques des Missions du Saint-Esprit ont pénétré dans le bassin de l'Oubangui; leur premier établissement est à Bangui, à 1,500 mètres en amont du poste, au pied des premiers rapides, le second est situé chez les Banziris, au centre d'un groupe de villages dépendant du Quango. Il est à souhaiter que d'autres Missions viennent s'établir dans ces régions, qui sont le centre de l'anthropophagie, afin d'amener peu à peu ces populations à adoucir leurs mœurs.

6 Septembre. — Il arrive dans la soirée un convoi de 27 porteurs sur 116 partis de Sémio, le reste a abandonné les charges sur la route à différents endroits. Quel triste tableau offrent ces Karés, ce sont de véritables squelettes vivants; on se demande comment ils peuvent porter leurs charges, je regrette de ne pouvoir prendre leur poids, ce serait curieux, bon nombre d'entre eux ne pèsent pas 40 kilos; il faut remarquer qu'ils sont de taille moyenne, plutôt au-dessus. Je reçois

également le courrier de France, c'est avec joie que je parcours ma correspondance qui date des premiers jours d'Avril.

8 Septembre. — Sinangba m'envoie deux cuissots d'une antilope que ses hommes ont prise au filet. Cette chasse d'un nouveau genre est très employée par les Sakaras et les Zandés ; ce sont d'immenses filets à grandes mailles qu'ils tendent dans la brousse ; lorsqu'une antilope est signalée dans les environs, des rabatteurs la chassent et la conduisent peu à peu dans le filet, où elle est mise à mort à coups de sagaies, afin d'économiser leur poudre. Cette manière de chasser est loin de réussir chaque fois, ce n'est que rarement qu'ils parviennent à en attraper, sauf, toutefois, au moment où ils brûlent les hautes herbes, car ils peuvent alors circonscrire leurs feux, de façon à obliger les animaux à se jeter dans leurs filets. Cette saison est pour eux d'un grand rapport, tous les indigènes susceptibles de se servir d'une sagaie ou d'un fusil, se mettent en chasse et ils arrivent à tuer un assez grand nombre d'animaux de toutes espèces, principalement des éléphants, des antilopes et des bœufs sauvages. Ils font fumer et boucaner la viande, et ils ont ainsi une certaine provision pour une partie de l'année. Ils brûlent généralement les herbes dans ces contrées en Janvier et Février.

J'ai remarqué que dans ces pays à plaines, il n'existait peu ou pas de gros serpents, je n'ai encore vu dans l'Oubangui ni boa, ni python, on trouve quelques petits serpents et encore en petit nombre.

10 Septembre. — Décidément je renonce à faire chasser : chaque fois mes tirailleurs reviennent les mains vides ; il faudrait pour que j'obtienne des résultats, que je place un petit poste de 3 ou 4 hommes dans la brousse et qui ne ferait que chasser, c'est ce qu'avait fait mon prédécesseur le lieutenant Largeau. Mais, je ne puis me payer ce luxe, l'effectif de mon poste est trop restreint (4 tirailleurs et 2 soldats de Sémio).

11 Septembre. — Sinangba me donne enfin les raisons pour lesquelles les villages de la région s'établissent à 2 kilomètres au moins des cours d'eaux. Il me dit que le pays étant infesté de panthères, de léopards et autres animaux dangereux, les indigènes, afin d'éviter leur voisinage, construisent leurs cases loin des rivières ou ruisseaux qui sont le repaire de ces fauves. De fait, j'ai constaté que dès que la

nuit arrive , tout le monde rentre dans les cases et aucun noir ne se risquerait à aller chercher de l'eau le soleil couché.

Quand des convois sont obligés de camper dans la brousse , faute de villages, des grands feux sont allumés et entretenus toute la nuit pour se préserver du froid et surtout pour éloigner les animaux.

13 Septembre. — Voilà deux nuits de suite que la panthère se fait entendre aux abords du poste , j'ai passé la nuit entière à l'affût ; soit que l'animal ait éventé ma présence, soit pour toute autre cause, il n'est pas venu à l'endroit où j'avais attaché un chien ; je le regrette , car avec ce magnifique clair de lune je ne l'aurais certainement pas manqué, il s'est contenté, pendant plusieurs heures, de circuler dans les hautes herbes, révélant de temps à autre sa présence par des hurlements sourds et saccadés.

16 Septembre. — Des petits courriers arrivent tous les quatre ou cinq jours ; on est obligé d'exercer sur les porteurs la plus grande surveillance, car à la moindre négligence des tirailleurs ou des bazinguers (soldats de Sémio), ils en profitent pour prendre la clef de la brousse. Karés maudits, que de fois ils m'ont mis en colère, car lorsqu'ils ne trouvent point le moyen de s'évader, ils simulent toutes sortes de maladies dans l'espoir d'être relâchés. Ils perdent leurs peines et leur temps, car ils ne sauraient plus m'émouvoir ; j'en suis arrivé, je l'avoue, à ne plus avoir de pitié pour eux, car ils n'ont même pas la reconnaissance du ventre.

17 Septembre. — J'apprends que M. Liotard, Gouverneur et Commissaire du gouvernement dans le Haut-Oubangui est arrivé à Sémio. Le Gouverneur était parti il y a plusieurs mois pour procéder à l'occupation du Dem-Zibber, ancienne résidence du sultan de ce nom , aujourd'hui prisonnier en Égypte. Cette occupation a été faite pacifiquement, elle aura pour résultat d'étendre notre influence dans le Bahr-el-Ghazal (ancien Soudan égyptien).

Il faut espérer que la présence du chef de la colonie à Sémio amènera le sultan à accélérer le portage.

J'ai la plus grande hâte de quitter ces régions où il est si difficile de se nourrir.

18 Septembre. — Les pluies continuent à tomber presque chaque jour et il en sera ainsi jusque fin Octobre ; les chemins deviennent de

moins en moins praticables, les herbes et la brousse qui atteignent au moins 3 mètres de hauteur les envahissent complètement, cette situation est aussi un peu cause du retard apporté dans le portage.

Pendant les heures chaudes de la journée, le thermomètre monte jusqu'à 32 et 33 degrés, la nuit il baisse d'une façon étonnante, la nuit dernière il marquait 24 degrés (10 heures du soir), je l'ai vu descendre à 16 degrés, il faisait alors très froid et deux bonnes couvertures suffisaient à peine pour se couvrir. Les indigènes, pendant ces rares périodes de froid, sortent peu, ils restent dans leurs cases où ils font des feux. A ce sujet, j'ai toujours été étonné de la rareté des incendies dans les villages; dans toutes les cases, grandes ou petites, ils entretiennent des feux, non seulement dans la journée, mais aussi toute la nuit. une simple étincelle suffirait à provoquer un incendie, eh bien, dans mon séjour en Afrique, je n'ai été témoin que deux fois d'incendies de cases dus à l'imprudence des indigènes. Maintenant, les pertes occasionnées par l'incendie d'une ou plusieurs cases sont pour ainsi dire nulles, ils ont vite déménagé le peu qu'ils possèdent, quant à la reconstruction. c'est l'affaire d'une journée.

20 Septembre. — Depuis une dizaine de jours, Sinangba ne m'apporte plus de vivres, il me dit avoir envoyé des hommes dans les villages un peu éloignés et que ceux-ci ne sont pas rentrés. Il me demande de le laisser faire une tournée dans ses principaux villages, il me promet que sa visite chez ses gens les amènera à apporter des vivres pour les porteurs. Je l'autorise à partir, il compte être de retour dans six ou huit jours.

Quant à moi, depuis le 12, j'attends un ravitaillement qui ne vient pas; mon menu se compose matin et soir de patates et de courges et un étique poulet tous les deux jours. Plus de pain, ni biscuit, ni sel, ni sucre, ni café, en un mot rien.

J'espère que cette situation ne durera pas. Le retard apporté dans l'envoi de mon ravitaillement est inexplicable, car depuis le 23 Août dernier j'avais écrit à Sémio pour qu'on me l'expédie. J'ajouterais que je ne possède plus aucune perle, de sorte que ne pouvant rien acheter, les indigènes ne m'apportent plus de vivres.

(A suivre).

X.

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

LE CHEMIN DE FER DE LA JUNGFRAU

Par M. GEORGES HOUBRON,

Bibliothécaire de la Société de Géographie de Lille.

Seht dort im weissen Schleier aufragt der Jungfrau Haupt;
Als Brautgam hat ihr der Morgen mit Rosen die Stirn umlaubt;
Sie hat mit bunten Blumen gestickt das grüne Gewand,
Dran spielen rauschende Quellen, manch flatternd Silberband.

(ANASTASIUS GRÜN).

« Voyez là-bas se dresser la Jungfrau, la tête ceinte de son voile neigeux. Le matin, comme un fiancé, lui a couronné le front de roses. Sa robe verte est brodée de fleurs aux mille nuances, et dans ses plis bruissent maintes sources folâtres, pareilles à des rubans d'argent ».

La Jungfrau est une des plus belles parmi les montagnes de la Suisse. Droite, pure et toute caressée de lumière, car les fameuses roses dont parle le poète ne sont pas autre chose que l'*Alpenglüh*, les reflets colorés du matin, elle élève à 4,170 mètres par-dessus le glacier bleuâtre, sa cime d'une blancheur immaculée. Elle n'occupe elle-même qu'une partie assez restreinte de cet immense et magnifique glacier qui se dresse comme une barrière entre l'Oberland et la vallée supérieure du Rhône; mais, au milieu de cette chaîne de colosses, ses frères et ses sœurs, la Jungfrau demeure la privilégiée des voyageurs et des montagnards. « C'est avec un sourire, — dit Dumas, — que les guides vous indiquent deux autres montagnes posées sur sa poitrine, que les géographes appellent « pointes d'argent (silberhörner) », et auxquelles les gens du peuple, plus naïfs, ont donné le nom de mamelles. Ils vous montrent bien dans son voisinage le Finsteraarhorn, plus élevé qu'elle, la Blumlisalp, plus puissante par sa base, mais ils

reviennent toujours à la Vierge des Alpes, dont ils font la Reine des montagnes ».

Peu commode à aborder, à cause des champs de glace qui l'environnent et de la fréquence de ses avalanches, elle se laisse néanmoins contempler assez facilement. On aperçoit sa pyramide nettement dégagée, non seulement d'Interlaken, mais du haut du Pilate ou du Rigi, comme j'en ai fait moi-même l'expérience, voire même du sommet des Vosges, à plus de 200 kilomètres à vol d'oiseau. Depuis quelques années d'ailleurs, les chemins de fer de Mürren, de la Schienige Platte, et surtout celui de la Wengernalp, d'où elle apparaît vraiment resplendissante, ont permis à ses admirateurs de voisiner encore davantage avec elle, et, les jours où elle veut bien se dégager du nuage, d'assister à son petit lever sans trop d'indiscrétion. Mais cette façon de l'interviewer à distance, si j'ose dire, et de tourner autour d'elle comme autour d'un joyau dans un musée, n'est plus de notre époque. C'est elle-même qu'on voulait aborder, c'est son sommet que l'homme voulait conquérir, non seulement en montant, mais en descendant de chemin de fer, ce qui est la façon la plus énergique d'affirmer sa domination. Ce projet est à la veille de se réaliser !

Il n'est pas absolument exact de dire que la Jungfrau soit vierge, comme le veut son nom : c'est plutôt ce qu'on pourrait appeler une demi-vierge. En effet, dès le début de notre siècle, un chasseur de chamois, nommé Pullmann, avait recommencé sur la Jungfrau l'exploit accompli peu auparavant par Balmat sur le Mont-Blanc ; après plusieurs tentatives inutiles et dangereuses, il parvint à gravir sa pointe la plus élevée, et, comme autrefois sur les citadelles conquises, à y planter un drapeau rouge, aux yeux des montagnards émerveillés. Peu après, les frères Mayer, d'Aarau, partis de Grindelwald, faisaient à leur tour au même sommet une ascension demeurée célèbre. Depuis ce jour, de nombreux touristes ont suivi le même exemple, en partant tantôt de Grindelwald, tantôt du grand glacier de l'Aletsch, route plus longue, mais moins dangereuse ; la direction de Lauterbrunnen n'a été que rarement suivie. Néanmoins, le nom de Jungfrau lui restant toujours attaché géographiquement, il demeura à peu près convenu que la montagne garderait son renom d'inviolabilité, sa virginité morale. Pour les poètes, elle est encore aujourd'hui la Vestale de pierre, la pudique, hautaine et farouche qui rebute tous ses adorateurs, « l'ewig verschleierte » des Allemands, l'éternelle voilée dont nul n'a pu contem-

pler le visage, ou, selon l'expression de Victor Hugo dans la *Légende des Siècles* :

La Vierge immense, la Jungfrau,
Qui ne livre son front qu'au baiser des étoiles !

Byron en a fait, dans son *Manfred*, une sorte de temple diabolique où Arimane, Dieu du Mal, trône sur un globe de feu, ayant autour de lui Némésis, Astarté et les Génies de l'air. Enfin, même chez les gens du pays, qui savent pourtant à quoi s'en tenir et qui l'appellent significativement la *Frau*, tout court, des légendes terribles semblent former autour de la montagne un cercle de magie infranchissable : chasses infernales, combat de chevaliers-fantômes bardés de fer, au milieu du fracas des avalanches, etc. Tout cela sera bientôt relégué dans le domaine de la fiction et de la rhétorique. Demain, la blanche Isis aura levé son voile, la Jungfrau perdra jusqu'au prestige lointain de sa virginité. Les Dieux s'en vont, mais la Nature reste, ce qui doit nous en consoler !

En 1889, deux projets de chemin de fer de la Jungfrau furent présentés au Conseil fédéral, par les ingénieurs Trautweiler et Kœchlin.

Trautweiler faisait partir la voie ferrée de Stegmatten, dans la vallée de Lauterbrunnen. Cette voie traversait quatre tunnels et montait ensuite directement jusqu'à une faible distance du sommet de la Jungfrau ; le reste du trajet devait se faire à pied. La longueur totale des quatre tunnels était de 6,540 mètres, et leur pente atteignait à un certain endroit jusqu'à 98 %.

Le projet Kœchlin empruntait comme itinéraire la rive droite de la Lutschine blanche, et, ce circuit une fois opéré, s'engageait dans une série de tunnels aussi longs, mais d'une pente un peu moins raide que ceux du projet précédent. La station la plus élevée, située à 4,045 m. de hauteur, devait comporter l'établissement d'un hôtel analogue à celui du Rigi, mais pouvant servir en même temps d'observatoire météorologique et astronomique.

Lorsque ces deux projets furent portés à la connaissance du public, les objections éclatèrent de toutes parts. On les trouvait non seulement coûteux, mais dangereux, irréalisables même au point de vue technique. Comme pour braver l'opinion des gens timorés, un troisième projet plus audacieux encore paraissait l'année suivante, proposé par l'ingénieur Locher.

Locher remarquait avec raison qu'un trajet de deux heures, sous des

tunnels, ne devait avoir rien d'agréable pour des voyageurs, d'autant plus que ces mêmes voyageurs, partis de Lauterbrunnen par un temps clair, pouvaient très bien deux heures après débarquer au sommet en plein nuage. Son projet consistait donc dans l'installation d'un chemin de fer pneumatique analogue à certaines voies souterraines déjà existantes, et permettant d'effectuer le trajet en 20 ou 25 minutes tout au plus. Deux tunnels mitoyens, de trois mètres de diamètre, devaient conduire directement du fond de la vallée au sommet de la Jungfrau. Dans chacun de ces tunnels, se trouvait enchâssé un wagon cylindrique de 20 mètres de long, renfermant 50 places, de manière à pouvoir, par la simple pression de l'air, être projeté de bas en haut comme un piston dans sa gaine, avec une vitesse de 30 kilomètres à l'heure. En comptant 20 minutes pour l'aller, 20 minutes de stationnement à la cime et 20 minutes pour le retour, le voyage complet pouvait s'effectuer en une heure. Inutile de construire sur le sommet de la Jungfrau un hôtel monumental pour y loger les voyageurs, au risque de ne leur offrir le lendemain matin qu'un lever de soleil raté, comme cela a lieu trop souvent au sommet du Rigi ou du Pilate. On partait avant l'aube de Lauterbrunnen ou même d'Interlaken, quand le ciel promettait d'être clair, et l'on arrivait juste à temps pour jouir du lever du soleil (comme on arrive à l'Opéra pour l'ouverture de la pièce). Un simple restaurant avec galeries abritées suffisait aux voyageurs pour le peu de temps qu'ils avaient à passer en haut de la montagne.

Ce projet séduisant n'avait qu'un tort, c'était de nécessiter des frais de construction plus considérables encore que les deux premiers.

Quelque fabuleux et digne d'un roman de Jules Verne, que paraisse à première vue une semblable proposition, il faut croire que la difficulté n'en est pas si grande en pratique, puisqu'elle avait été prise sérieusement en considération par la commission compétente et par le jury fédéral lui-même. Bien plus, les trois ingénieurs s'étaient associés pour revoir ce projet, y apporter certaines modifications de détail, et réunir les capitaux nécessaires avec l'approbation officielle, quand, au printemps de 1892, un quatrième compétiteur, M. Strub, se présenta avec un projet tout nouveau qui, dès le début, devait rallier à lui l'unanimité des suffrages.

M. Strub supprimait les inconvénients en changeant le but du voyage. Il proposait de conduire son chemin de fer, non plus à la Jungfrau, mais à l'Eiger sa voisine. Cette montagne est d'une hauteur de 3,975 mètres, c'est-à-dire 200 mètres de moins que la Jungfrau,

mais elle offre une vue presque aussi belle sur la contrée environnante. Le point de départ se trouvait à la petite Scheidegg. Comme cette station, située sur le chemin de fer de la Wengernalp, est déjà à 2,064 mètres, la différence de niveau à franchir est donc beaucoup moins considérable qu'elle ne l'était entre Lauterbrunnen et la Jungfrau. Le trajet, d'une longueur de 3 kilomètres, pouvait s'effectuer en moins d'une demi-heure lui aussi, et le prix aller et retour, pour les voyageurs, tombait à 20 francs, au lieu de 40 ou 60. Dans ces conditions, la ligne de l'Eiger semblait appelée à un succès plus certain que celle de la Jungfrau, à laquelle elle coupait, pour ainsi dire, « l'herbe sous les roues », dès le début. Néanmoins, avec les progrès de la science, rien n'indiquait qu'un chemin de fer à la Jungfrau n'eût pas lui-même chance d'aboutir dans un bref délai, ce qui eût créé une concurrence désastreuse à la ligne de l'Eiger.

Un cinquième et dernier projet, présenté par l'ingénieur Guyer-Zeller, vint écarter ce danger, en conciliant en une seule toutes les combinaisons rivales. Il s'agissait de construire un chemin de fer menant à la fois à l'Eiger, au Mönch et à la Jungfrau (Eiger-Mönch-Jungfrau-Bahn), c'est-à-dire un véritable chemin de fer de haute montagne, offrant aux voyageurs un parcours aussi étendu que magnifique sur la moitié de la masse glaciaire de l'Oberland. L'idée ne manquait pas de grandeur, et de plus elle semblait pratique, ce qui avait son importance.

Depuis la construction de la fameuse ligne du Rigi (qui, disons-le en passant, distribue chaque année du 8 % à ses actionnaires), le nombre des chemins de fer de montagne, s'était augmenté considérablement en Suisse ; de 1890 à 1893, on en avait construit cinq, rien que dans l'Oberland. La conséquence fut que tous végétèrent, ou à peu près. Quelques-uns, comme celui de Monte-Generoso, ou celui de la Schienigge-Platte, aboutirent à la faillite, — tombèrent sous le marteau, comme disent les Allemands, — chose qui avait refroidi l'enthousiasme des spéculateurs et retardé la création des lignes projetées, entre autres celle de la Jungfrau. Le projet Guyer-Zeller était donc d'autant mieux venu quand il permettait de fondre en une seule plusieurs lignes rivales, au moment où elles allaient se construire.

Ce projet fait partir, lui aussi, la voie ferrée de la Petite-Scheidegg, et la conduit à ciel découvert jusqu'au glacier de l'Eiger, à la station de Rothstock (2,400 mètres de hauteur), où commence le tunnel. Ce dernier, d'une longueur de 10 kilomètres, et d'une déclivité de 30 %,

contourne la partie Sud de l'Eiger, où une nouvelle station permet, par une ouverture pratiquée dans le roc, d'avoir une vue splendide sur le Fischerhorn, le Schreckhorn, et toute la région qui s'étend vers Grindelwald. Le tunnel continue ensuite jusqu'au Mönch, toujours assez près de la paroi Sud du massif pour que de larges baies pratiquées de distance en distance, comme dans une galerie, permettent au voyageur de voir défiler au-dessous d'eux l'immense panorama. Au Mönch, nouvelle station, à 3,600 mètres. De là, le tunnel plonge plus profondément dans le massif glaciaire, franchit le col de la Jungfrau et atteint peu à peu la crête de cette montagne, jusqu'à la hauteur de 4,100 mètres. Les 70 mètres restants peuvent être gravis au moyen d'un ascenseur ordinaire.

Mais ce n'est pas tout. De la station du Mönch, il est extrêmement facile de jalonner une route de touristes qui longera le glacier de l'Aletsch pour aboutir à Viesch ou à Brigue. C'est un futur passage de montagne de l'Oberland dans le Haut-Valais. Le glacier s'incline en effet en pente douce à partir du Mönch, les crevasses y sont peu nombreuses, et l'on a d'ailleurs installé depuis longtemps sur cette route des refuges pour les voyageurs, entre autres la *Concordia hütte*, qui peut contenir jusqu'à 30 personnes. C'est, en quelque sorte, un magnifique escalier d'honneur placé par la Nature au seuil de la Jungfrau. Quant à ceux qui aiment mieux quitter la maison par la fenêtre que par la porte, la route de Grindelwald leur est ouverte, avec le refuge de Bergli et autres analogues.

On projette de construire sur le Mönch, à l'intersection de ces deux routes, un hôtel spacieux, qui se trouvera ainsi jouir d'une situation incomparable.

Le trajet en chemin de fer jusqu'à la Jungfrau coûtera 35 francs, aller et retour. Ce prix sera naturellement beaucoup moindre pour les touristes qui voudront borner leur voyage aux stations intermédiaires. Le succès semble presque assuré, si l'on songe au mouvement toujours ascendant des voyageurs à Interlaken. Ils n'étaient pas moins de 160,000 en 1895, et le chemin de fer de la Wengernalp à lui seul n'a pas délivré moins de 56,000 billets. La ligne pourra être livrée au public par tronçons successifs, ce qui n'est pas un des moindres avantages du projet.

La construction en a été commencée au printemps dernier. Le tunnel sera probablement attaqué cet hiver, au moyen de perforatrices rotatives permettant de forer des trous de mine à raison de 2 centimètres

à la minute, ce qui avancera les travaux d'au moins 5 mètres par jour. L'électricité, disons-le sans y insister, jouera un rôle prépondérant dans toute cette entreprise, car à de pareilles hauteurs l'eau se congèle trop rapidement, et la dynamite elle-même est d'un emploi assez difficile. Plus de 300,000 francs ont déjà été dépensés en études et travaux préliminaires par le promoteur du projet, et cette confiance dans le succès final est le plus sûr garant pour la constitution définitive de la Société en formation, qui va se charger de poursuivre l'entreprise ; — rien des réclames, croyez-le bien.

L'inauguration de la ligne se fera, selon toutes probabilités, en 1902 ou 1903. Si vague et si lointaine que soit cette date, nous aimons à la signaler ici. Nul doute que Monsieur le Président de la Commission des Excursions, dont la devise est : Excelsior, et qui s'intéresse tant à la Suisse, ne nous mène un jour avec lui visiter la cime de la Jungfrau,.... en attendant celle du Mont-Blanc.

L'ILE DES PHOQUES

Par M. le Docteur ALBERT VERMERSCH,
Membre du Comité d'Études.

Rassurez-vous, chers lecteurs.... Nous ne venons pas d'explorer la terre de Groënland, ni les côtes du Labrador, comme semblo l'annoncer le titre sensationnel de ce modeste récit. Notre voyage a duré quelques heures à peine ; nous sommes donc loin de l'Océan glacial et du pays des Esquimaux, de ce Pôle Nord, où nous avons suivi la semaine dernière, sous le charme de sa captivante et spirituelle éloquence, M. Merchier, notre sympathique et dévoué Secrétaire-Général.

C'est tout simplement le séjour à Malo-les-Bains qui nous a fourni l'occasion d'accomplir, au mois d'août dernier, cette intéressante excursion. Aussi étions-nous très heureux de faire partager pareille aubaine à un petit groupe d'amis, la plupart membres de la Société de Géographie de Lille !

Ces privilégiés n'ont pas eu à regretter cette journée, inscrite parmi les plus belles de leur villégiature.

Nous voyons encore l'incrédulité gagner nos compagnons, quand nous leur avons parlé de l'existence de phoques dans la rade de Dunckerque. Le scepticisme n'est-il pas le premier pas vers la vérité ! Comme les philosophes, nous avons douté et nous avons examiné.

Nous tenons à remercier M. E. D., conducteur principal du service maritime des Ponts et Chaussées, qui a été l'instigateur et le mentor de cette ravissante promenade en mer. Nous conserverons un bon souvenir des heures passées en son aimable compagnie.

Le 17 août, veille de l'arrivée du Président de la République dans la cité de Jean-Bart, nous nous embarquons à bord du *Baliseur*. M. E. D. nous fait le plus charmant accueil. Sur le pont, une dizaine de passagers déjà ont pris place.

La « crinoline » n'est pas hissée au Leughenaer et les fameuses pluies des jours précédents ont cessé. C'est l'augure d'un heureux voyage.

A 2 heures, un sifflement aigu annonce le départ. L'amarre est larguée et l'eau en bouillonnant s'engouffre dans l'hélice. Le gracieux remorqueur s'engage dans l'avant-port.

Le coup d'œil est original en même temps qu'imposant. Derrière nous se dressent les mâts des navires marchands, au sommet desquels flotte le pavillon national ; devant nous les sombres et majestueuses masses de nos cuirassés semblent dormir sur la rade, réveillés de temps en temps par des flots de visiteurs.

Le *Baliseur* franchit la jetée et glisse sur une mer glauque et relativement calme. Les lames battent ses flancs, pas assez pourtant pour produire le roulis. Un léger tangage nous donne heureusement la sensation de la mer.

Nous passons à quelques mètres de l'escadre, fiers de saluer nos trois couleurs ; puis, après avoir contourné le vaisseau amiral, nous prenons le large en ne perdant pas de vue toutefois la plage de Malo, dont les coquettes villas s'estompent à l'horizon sur un ciel parfaitement serein. Des mouettes, comme une nuée d'éclaireurs, semblent entraîner le bateau et viennent de temps en temps tournoyer au-dessus de nos têtes.

Nous voguons vers l'île des Phoques. . . .

Dans le cours de la traversée, M. E. D., désirant nous montrer de

près une de ces gigantesques bouées lumineuses, véritables maisons flottantes en miniature, fait stopper le navire.

Nous assistons alors à un simulacre de manœuvre d'arrimage exécutée par un marin du bord.

Agile comme un écureuil, il s'élance d'un bond sur la bouée, s'y cramponne et avec elle il est ballotté par les flots. La manœuvre, si simple à nos yeux, doit être bien périlleuse par une mer grosse et agitée.

Notre remorqueur tourne autour de la bouée, flanquée de son épave vivante. Les mouvements de l'hélice rendent les eaux moutonneuses et contribuent à faire danser un tantinet notre vaillant matelot.

Le spectacle ne manque pas d'originalité.

Pendant cette circonvolution, le captif ne perd pas son temps et détache de la carcasse de la bouée des poignées de moules, des quantités d'astéries et d'autres zoophytes qui feraient les délices d'un aquarium.

Le *Baliseur* stoppe une seconde fois pour rendre la liberté au brave, qui, la récolte finie, agite son bousingot d'un signe vainqueur. Cette diversité dans le programme est loin de déplaire aux excursionnistes.

En route maintenant pour l'île des Phoques !

Le moment est propice pour mettre à contribution l'obligeance de notre cicerone, qui donne les renseignements suivants :

« A trois milles de la côte, c'est-à-dire à peu près à la hauteur de Zuydcoote, se trouve un banc appelé par les marins du littoral le *Gros-Jacques* ; il se découvre à basse mer sur une longueur de 600 mètres environ et une cinquantaine de mètres de large ; c'est sur ce banc que se tiennent habituellement les phoques. Depuis qu'on y a signalé leur présence, les Dunkerquois ont changé le nom lourd et prosaïque de *Gros-Jacques*, contre celui plus harmonieux et plus imagé d'*Ile des Phoques*. »

Voilà donc notre excursion mise au point. . . . Nous sommes maintenant tous avides de voir les veaux marins.

Le *Baliseur* continue à tracer son sillage blanc sur la nappe liquide. Tout à coup, le *Gros-Jacques* est signalé ; et, sautant sur nos longues-vues, nous scrutons l'horizon. En effet, à 1,500 mètres de nous, sur un banc bien découvert, se meuvent de gros points noirs, que nous ne pouvons encore commodément distinguer.

Nous avançons toujours. L'hélice tourne à toute vitesse, soulevant

des flots d'eau jaunâtre, tant elle bat près du sable. Nous venons de raser un banc ; heureusement nous n'avons pas échoué, ainsi que cela arrive parfois dans ces parages.

Braquant toujours nos jumelles, nous ne tardons pas à apercevoir les monstrueuses filles d'Achéloüs, au corps de femme et queue de poisson. A voir de loin ces amphibiés, on comprend que les poètes de l'antiquité se soient chargés les premiers de nous transmettre l'histoire des phoques ; ils ont paré ces étranges animaux de toutes les brillantes fictions de l'imagination et en ont fait ainsi la cour aquatique d'Amphitrite, dépoétisée plus tard par les naturalistes.

Nous ne sommes plus qu'à une centaine de brasses. Nous voyons nettement une douzaine de phoques s'étendre sur le banc, et dormir voluptueusement au soleil. Quelques touristes, Nemrods enragés, eussent préféré, pour le quart d'heure, le fusil aux lorgnettes ; mais, devant les grands yeux vifs et pleins de douceur de ces animaux, leur bras n'aurait-il pas été désarmé ?

Nous arrivons au *Gros-Jacques*. Naturellement les phoques, qui ne sont pas apprivoisés, ont pris la poudre d'escampette, en lançant dans l'air des cris plaintifs, pareils à des vagissements.

De temps en temps ils montrent au-dessus de l'eau leur tête ressemblant à celle d'un chien ; leurs épaules arrondies paraissent aussi à la surface, de manière que, vus à une certaine distance, et l'imagination aidant, on peut facilement en faire des Sirènes, des Tritons et des Néréides.

Le flux commence à recouvrir le banc ; les plus intrépides d'entre nous brûlent d'envie de fouler aux pieds le domicile sacré des amphibiés. Le canot du bord est jeté à la mer et le débarquement s'effectue sans incident. Nos amis ne trouvent rien de particulier dans leurs fouilles, sinon des débris de poissons, des coquillages et des crustacés.

M. E. D. appelle les audacieux qui ne voient pas les vagues envahir l'îlot. En un clin d'œil le canot les ramène au *Baliseur*. Il est temps, car le *Gros-Jacques* disparaît dans l'immensité des flots.

Demain l'île éphémère émergera de nouveau, pour quelques heures, du sein des ondes ; et ses paisibles habitants ne seront pas importunés peut-être par les curieux mortels.

Il est 7 heures du soir. Nous prenons le chemin du retour. Bientôt au loin se dresse devant nous le phare, dont la silhouette élancée se détache toute blanche sur un fond de pourpre et d'or.

Pour compléter notre charmante journée, nous avons la chance d'as-

sister à un splendide coucher de soleil. Son disque éclatant descendait à l'horizon en nous jetant ses dernières clartés, quand nous touchions au port.

Emerveillés de ce grandiose spectacle, ravis de notre petit voyage, en mettant le pied sur la terre ferme, nous avons de tout cœur remercié notre guide, en nous promettant toutefois de revoir la fantastique île des Phoques.

Au moment de livrer à l'impression ce petit compte rendu, nous lisons dans un journal de Dunkerque, qu'un phoque a été capturé, le 23 septembre, sur le brise-lames de la nouvelle jetée par, étrange coïncidence, M. E. Debacker, conducteur de première classe des Ponts et Chaussées, notre aimable cicérone.

C'est sans nul doute un habitant du *Gros-Jacques* qui s'est fourvoyé à la suite d'une visite récente, faite au banc des Phoques, par quelques ingénieurs accompagnés de M. E. D.

Ce dernier garde chez lui cet étrange pensionnaire, qui se nourrit de lait et de poissons.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

FÉVRIER.

6. — GRÈCE. — *L'Agence nationale* publie une dépêche de Crète annonçant le massacre de 1,200 chrétiens.

6. — SOUDAN. — Occupation de Boussa (Niger) par le lieutenant de vaisseau Bretonnet.

7. — ÉTATS-UNIS. — 119^e anniversaire du traité entre la France et les États-Unis.

15. — GRÈCE. — Bombardement de la Canée par les Crétois. Les commandants des forces navales des puissances décident d'occuper la Canée et les faubourgs.

16. — SOUDAN FRANÇAIS. — La Mission Voulet, qui avait occupé Ouagadougou (1^{er} septembre 1896) et établi le protectorat français sur le Mossi et le Gourounsi, effectue sa réunion avec la Mission Baud venant de Gourma, réalisant ainsi la jonction du Soudan avec le Dahomey.

22. — GRÈCE. — Bombardement du camp crétois par les puissances.

23. — GRÈCE. — Blocus de la Crète.

25. — SOUDAN FRANÇAIS. — Décret supprimant le 2^e escadron de spahis soudanais.

27. — MADAGASCAR. — Le général Gallieni prononce la déchéance de la reine Ranavaloa. Celle-ci est internée à la Réunion, où elle arrive le 14 mars. — Un poste français est créé à Ihosy, en pays bara, et une communication par ce point est établie entre Tullear et le Betsileo.

27. — BENIN. — A la suite du massacre d'une Mission anglaise près de Benin, une expédition anglaise s'empare de Benin.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes

ASIE.

Chine. — Convention avec l'Angleterre. — On a publié le texte de l'accord anglo-chinois qui modifie la frontière de Birmanie établie par la Convention du 1^{er} mars 1894.

La Chine, par sa Convention du 20 juin 1895 avec la France, ayant cédé à cette dernière une partie du Kiang-Hung, l'Angleterre protesta auprès de la Chine, soutenant que celle-ci n'avait pas le droit d'aliéner ce territoire. En effet, d'après l'article 5 de la précédente Convention anglo-chinoise, le gouvernement de Pékin s'était engagé à ne pas céder ce territoire, primitivement contesté. L'Angleterre, se prétendant lésée, a obtenu, comme compensation, une frontière plus avantageuse.

En vertu des trois premiers articles du nouvel accord, la frontière sino-birmane du Mékong à Hung-Long (premier des points où elle touche le Salouen), reste telle qu'en 1894 ; mais de Kung-Long, au lieu de suivre le thalweg de la Salouen, elle s'infléchit presque immédiatement vers le Nord-Est, attribuant à la Birmanie le district de Ko-Kang et une partie du Wan-Ting, soit un territoire d'environ 90 kilomètres en longueur sur 40 dans sa plus grande largeur.

Entre la rivière Souchi et le point terminus de la frontière, au Nord, il y a trois autres concessions de moindre étendue, dont la plus petite, située entre le Nam-Wan et le Nam-Mak est cédée à l'Angleterre, seulement à titre d'usufruit, par une location perpétuelle. La Chine perd, sur ce territoire triangulaire, toute autorité ; elle le « loue » à perpétuité à l'Angleterre moyennant le paiement d'une rente dont le taux reste à fixer. L'Angleterre a de plus fait modifier dans le nouvel accord, l'article 5 de la Convention de 1894, pour rendre impossibles de nouvelles violations de cette clause. En voici le texte :

« La Chine ne cédera à aucune autre nation ni Mung-Lem, ni une partie quel-

conque de Kiang-Hung sur la rive droite du Mékong, actuellement en sa possession sur la rive gauche de ce fleuve — sans avoir préalablement conclu à cet égard un arrangement avec la Grande-Bretagne.

AMÉRIQUE.

Amérique du Sud. — Grands fleuves. — L'Amazone a une longueur de 5,500 kilomètres et son bassin s'étend sur 7 millions de kil. carrés. Il est quatre fois et demie plus long que le Rhin et draine des territoires trente fois plus étendus. A Santarem, l'Amazone a 13 kil. de large ; à son embouchure, il mesure 40 kil. En hautes eaux, son débit est de 100,000 mètres cubes par secondes. Le débit du Rhin, à Kehl n'est que de 4,700 mètres cubes ; celui du Danube, à Vienne, de 5,100 m. c. ; celui de la Loire, à Tours, de 12,000 m. c. en temps de crue.

L'Amazone qui a en moyenne 20 mètres de profondeur, en mesure 80 mètres à Santarem.

L'Amazone est ouvert à la navigation internationale depuis 1867, et offre avec ses affluents 10,000 kilom. navigables. Les vapeurs remontent le fleuve jusqu'au Pérou.

Parmi ses affluents, citons la Madeira, qui a 3,500 kil., et que les vapeurs remontent jusqu'aux chutes d'Antonio ; au delà, on peut encore naviguer sur 1,800 kil. avec de petits vapeurs.

Le Xingu a 2,000 kil. et est navigable jusqu'aux rapides de Louzel, où il a de 4 à 8 kil. de large. Le Rio-Negro, à cause de ses rapides, n'est navigable que sur 792 kil. ; il communique avec l'Orénoque par le Casiquaire.

L'Orénoque est long de 2,225 kil. ; son bassin s'étend sur 350,000 kil. carrés. Les vapeurs vont jusqu'à Bolivar.

Le Rio de la Plata est long de 3,700 kil., et son bassin mesure 3 millions de kil. carrés. L'estuaire formé par la rencontre du Rio de la Plata et de l'Uruguay a 40 kil. de large à son origine et 175 kil. à 350 kil. plus bas.

OCÉANIE.

Explorateurs et voyageurs. — Le Dr allemand *O. Ehlers* qui, en 1895, avait essayé de traverser la Nouvelle-Guinée du Nord au Sud, ne s'est pas noyé, comme on l'avait cru tout d'abord. D'après les renseignements parvenus à l'administration allemande du pays, il a été assassiné, ainsi que le sous-officier blanc qui l'accompagnait, par ses convoyeurs indigènes. L'un de ces derniers, qui était resté au service, a été condamné à mort.

M. J. Murif vient de traverser à bicyclette le continent australien du Sud au Nord. Parti de Glencg, près Adélaïde, le 10 mars 1897, il arriva à l'ort-Darwin le 21 mai, après avoir parcouru 3,175 kilomètres, suivant presque constamment la ligne télégraphique qui traverse le continent. Le trajet le plus facile s'accomplit entre Barrow-Creek et Tennant's et Oodnadatta, où se dressent de gros blocs de rochers, et de là à Alice Springs, par un affreux désert de sable. Les hautes herbes qui s'enlaçaient dans les roues du vélocipède causèrent plus d'un ennui au voyageur. Les indigènes, effrayés à la vue de la bicyclette, s'enfuyaient la plupart du temps. L'un d'eux, plus hardi, demanda au voyageur quel était cet objet. Celui-ci

ne sachant comment lui expliquer, lui répondit que c'était une machine de Kangourou. M. Murif a déclaré qu'après les incroyables difficultés qu'il avait dû surmonter, il ne voudrait pas recommencer un pareil voyage.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

Écoles supérieures de commerce. — Une école supérieure va être fondée à Montpellier, ce qui portera à onze le nombre de ces écoles en France.

Il existe, en effet, à Paris, trois écoles de haut enseignement commercial : l'École des Hautes Études commerciales, l'École supérieure de Commerce de la rue Amelot et l'Institut commercial. En province, il y a des écoles supérieures de commerce à Marseille, Lyon, Lille, Le Havre et Bordeaux. Les écoles de Bordeaux et de Marseille sont consacrées à l'étude des questions maritimes et du commerce international ; celle de Lyon se préoccupe surtout du commerce et de l'industrie des soies. En octobre 1896, Rouen et Nancy ont inauguré leurs écoles supérieures de commerce. L'école de Montpellier adoptera le programme de l'école des Hautes Études commerciales, en y ajoutant des cours pour des questions régionales. Ajoutons que Nantes et Dijon sont en instance pour faire reconnaître par le Ministère du Commerce des écoles du même genre.

EUROPE.

L'élevage de la race ovine en Allemagne. — L'Allemagne comptait le 10 janvier 1873, 25 millions de brebis ; aujourd'hui il y en a encore 13,590,000 têtes, c'est-à-dire un peu plus de la moitié. Pendant la période décennale du mois de janvier 1883 jusqu'en décembre 1892, la diminution en nombre et en valeur fut de 29 %. La valeur totale des animaux de l'espèce ovine était estimée en 1883 à 335 millions de francs et à 275 millions en 1892. La valeur moyenne pour les bêtes au-dessous d'un an était de 12.50 ; des béliers, de 77.50 ; des brebis, 21.50 et des moutons, de 22.50.

Organisation industrielle de l'Allemagne. — Savez-vous combien il y a de Sociétés par actions pour l'industrie textile en Allemagne ? 204 Sociétés avec un capital total de 331 millions de marks. Pourquoi ? Parce que le code commercial permet aux actionnaires de se rendre compte de la marche des Sociétés, tandis qu'en France le code commercial n'est plus à la hauteur du progrès.

Savez-vous combien il y a de Sociétés par action à Berlin ? 273 — dont

57 Sociétés avec un capital de.....	12.000 à	500.000 marks.
57 » »	500.000 à	1.000.000 »
85 » »	1.000.000 à	2.500.000 »
40 » »	2.500.000 à	5.000.000 »
17 » »	5.000.000 à	10.000.000 »
10 » »	10.000.000 à	25.000.000 »
3 » »	25.000.000 à	50.000.000 »
0 » »	50.000.000 à	75.000.000 »
2 » »	75.000.000 à	100.000.000 »
2 Sociétés avec un capital de plus de.....	100.000.000	»

Je dis *marks*, pas francs.

En tout 273 Sociétés avec un capital de 1.177.150.000 marks, dont 78 banques avec un capital de 793.271.800 marks. Les banquiers comme Blecchiöder, etc., n'y sont pas compris. On dira encore que l'Allemagne est pauvre !

Russie. — Le canal de la Baltique à la mer Noire. — Relier la Baltique à la mer Noire par un canal est, dit la *Nature*, un rêve qui hante depuis longtemps l'esprit des empereurs de Russie. Alexandre III en était obsédé, non sans raison. La Russie a relativement peu de routes et ne possède pas encore le réseau ferré que sollicitent son étendue, sa population, son agriculture et son industrie.

En traversant ses fécondes provinces du Sud, ce canal y drainerait leurs produits, surtout ceux des mines et les céréales, à meilleur compte que le chemin de fer et constituerait par conséquent pour ces contrées un bienfait inappréciable. D'autre part, en mettant en communication Kronstadt et Nicolaïew, il permettrait de faire transiter des navires de combat d'un port à l'autre, et de porter ainsi et assez rapidement d'importantes forces militaires soit au Nord, soit au Sud, suivant les circonstances. En 1891, l'empereur avait étudié lui-même divers projets, parmi lesquels celui que nous décrivons ci-dessous, a été reconnu le plus pratique. Il aura 1,600 kilomètres et une profondeur de 8 m. 50, ce qui serait peut-être un peu juste pour des bâtiments tels que le *Trisvjatitelja*. l'*Ehatanina II*, le *Thesme*, le *Sinope* et autres navires à tourelles qui calont 8 mètres et même plus, ainsi que pour ceux qui ont des tirants d'eau variant de 7 à 8 mètres, s'ils ne devaient pas être allégés tout au moins de leur charbon. Le canal de Suez n'en a pas davantage, mais celui de Kiel a 9 m. 80. Le canal partira du golfe de Riga, au point où la Dwina se jette dans la Baltique; il en suivra le cours jusque dans le voisinage de la Bérésina, qu'il atteindra dans une tranchée, puis, après un certain parcours, il gagnera le Dniéper, qui le conduira jusqu'à Kherson. On estime à 500 millions les dépenses qu'entraînera la construction du canal, mais le gouvernement russe les considère comme une simple avance de fonds, car les profits de l'entreprise ne peuvent être que très rémunérateurs. C'est par ce canal, en effet, que désormais la plupart des produits de la Russie méridionale seront portés dans les divers pays qui baignent la Baltique, la mer du Nord et la Manche.

ASIE

La culture du jute en Indo-Chine. — Il paraît que l'on fait de vigoureux efforts pour étendre et améliorer la culture du jute dans les possessions

françaises de l'Indo-Chine. On dit que le sol de l'Indo-Chine, de l'Annam et du Tonkin est très convenable pour cette fibre, dont la culture se fait déjà avec succès; la production s'en exporte via Hong-Kong pour la Chine et le Japon. On se propose également d'ériger des établissements de filatures et tissages dans l'Annam et le Tonkin, dans le but de faire concurrence aux produits des établissements du Bengale, au moins dans l'approvisionnement de sacs dits « gunny bags » et autres fabriques de jute.

Asie-Mineure. — Chemins de fer turcs. — Le chemin de fer de *Smyrne-Cassaba et prolongement* vient de livrer à l'exploitation le 6 septembre 1897, la section du prolongement qui, partant d'Alascheir, point terminus actuel à 169 kilomètres de Smyrne, se dirige sur Affon-Kara-Hissar, où il doit rejoindre le grand réseau d'Anatolie.

En partant d'Alascheir les stations, sur la section nouvellement ouverte, sont les suivantes dans leur ordre kilométrique : Kinlik (km. 9,000), Gunai-Keni (km. 39), Elvanlar (km. 50), Inai (km. 84), Kara-Koujou (4 km. 105), Onchak (km. 118). Cette dernière station dessert une localité importante connue par la fabrication des tapis dits de Smyrne. Toute la région est riche en céréales, etc. On compte ouvrir la deuxième section du chemin de fer d'Ouchak à Afion-Kara-Hissar en deux fois avant la fin de 1897.

On parle de la construction de nouvelles lignes de chemins de fer en Turquie; mais rien ne peut se préciser avant que la situation se soit complètement éclaircie en Orient.

AFRIQUE.

Distinction au R. P. Hacquart. — Nous trouvons dans la *Revue Missions catholiques*, l'indication suivante : L'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres a alloué dernièrement au R. P. Hacquart, de la Congrégation des Pères Blancs, une somme de 5,000 francs à titre d'encouragement pour continuer ses études sur les langues africaines.

Le zélé et savant missionnaire a envoyé à l'Académie un essai de grammaire bambara, qui sera bientôt suivi d'un dictionnaire de la même langue. Il a pris la route du Niger et compte recueillir de nouveaux dialectes de la bouche des indigènes, soit dans la région Sud, vers le Kissi, soit dans la boucle du fleuve récemment occupée, au Sud-Est de Tombouctou. Il se propose aussi de rassembler dans le courant de l'année prochaine d'autres documents linguistiques dans le domaine des dialectes touareg.

Le mouvement commercial au Dahomey. — Le *Journal officiel du Dahomey* vient de publier les chiffres du mouvement commercial de la colonie pendant l'année 1896.

Les importations se sont élevées à 9,700,000 fr., dont 3,700,000 de France, et les exportations à 9,200,000, dont 3,800,000 pour la France.

Côte d'Ivoire et Congo français. — Concessions Verdier et Daumas. — A la suite de l'arrêt du Conseil d'État, annulant la déchéance

des concessions Verdier à la Côte d'Ivoire et Daumas au Gabon, des pourparlers ont été entamés entre le Ministre des Colonies et les concessionnaires, pour le règlement des indemnités qui pouvaient être dues à ces derniers. Les accords interrompus reposent sur les bases suivantes :

M. Verdier et la Compagnie de Kong reçoivent une concession de 300,000 hectares remplaçant celle accordée en 1893, plus une indemnité de 1.300,000 fr., payable en 14 annuités par la Compagnie de la Côte d'Ivoire. Mais le monopole de l'exploration des bois ne leur est pas rendu. Le commerce du bois ayant quintuplé depuis la rupture de la concession, la colonie se trouvera en partie dédommée des sacrifices que vont lui coûter les indemnités à payer. De plus, la Compagnie de Kong est chargée de construire un chemin de fer de Grand-Bassam à Kong.

Un accord analogue est intervenu avec la Compagnie du Haut-Ogooué (héritiers Daumas). Les droits de souveraineté attribués à cette Compagnie lui sont enlevés. Mais celle-ci obtient l'exonération de la moitié des droits de sortie qui frappent les marchandises, à la condition que la somme ainsi épargnée soit employée à des travaux publics, tels que routes, ports, etc.

Côte d'Ivoire. — Commerce. — M. Léonce Fargeas a donné à la Société de Géographie commerciale de Paris des renseignements sur la Côte d'Ivoire, parmi lesquels nous résumons ce qui suit relativement au développement de la colonie :

Le commerce de la Côte d'Ivoire ne cesse de progresser. Les importations sont passées de 3,037,000 fr. en 1891 à 3,402,000 fr. en 1893 et à 4,424,000 en 1894. Les exportations ont été de 3,001,353 fr. en 1891, 4,462,696 fr. en 1893 et de 4,160,405 fr. en 1894. Le total du commerce qui n'était que de 6,030,467 fr. en 1891, est donc de 7,864,703 fr. pour 1893 et de 8,893,461 fr. pour 1894. Les recettes des douanes sont montées de 664,550 fr. en 1891 à 978,551 fr. en 1894.

Pour 1895, les exportations de la Côte d'Ivoire ont consisté surtout en huile de palme (2,500,000 fr.) ; viennent ensuite la poudre d'or, le bois d'acajou, le caoutchouc, les amandes de palme, le café, l'ivoire.

Les importations comprennent surtout les tissus (705,000 fr.), puis le genièvre, les alcools, la poudre, les armes, le tabac, le sel marin.

A l'exportation, l'Angleterre reçoit près du triple de la France, soit 3,000,000 de francs, tandis que la France arrive à peine à 1,200,000 fr. A l'importation, nous sommes encore plus fortement distancés. La part de l'Angleterre est de 2,500,000 fr., celle de la France de 500,000 fr. Il faut remarquer que le commerce allemand a négligé jusqu'ici la Côte d'Ivoire ; lorsqu'il y aura pris pied, que restera-t-il donc au commerce français ?

III. — Généralités.

Les Postes dans le Monde. — Le bureau international de l'Union postale de Berne vient de faire paraître le bilan des recettes et dépenses du service postal et télégraphique dans les différents pays du monde. Ce sont les résultats du dernier exercice clos. Nous en résumons les principales conclusions :

Le pays qui réalise les plus fortes recettes postales est l'Allemagne. Elle a reçu 486,732,301 fr., et dépensé 469,505,243 fr.

L'Amérique (États-Unis) la suit, avec 398,876,312 fr. de recettes, et 449,690,014 fr. de dépenses.

Après elle vient l'Angleterre, avec une encaisse de 286,631,250 fr., d'une part, et 202,021,285 fr. de l'autre.

La France se place au quatrième rang ; elle a reçu 224,882,076 fr., et déboursé 174,631,872 fr.

Voici maintenant la Russie avec 160,200,628 fr. de recettes, et 116,585,628 fr. de dépenses.

Puis l'Autriche, avec 113,711,877 fr. et 105,196,020 fr. de frais.

Les recettes tombent ensuite à 50,000,000 avec l'Italie, à 49,000,000 avec la Hongrie, à 20,000,000 avec le Japon, à 25,000,000 avec la Suisse, à 23,000,000 avec l'Espagne, à 19,000,000 avec le Canada et la Belgique, à 16,000,000 avec les Pays-Bas, à 12,000,000 avec la Suède.

A première vue, il semble que, eu égard à la population, ce sont les Allemands et les Anglais qui usent le plus de la poste et du télégraphe. Les Américains s'en servent plus que la France. Mais nous expédions beaucoup plus de lettres et de télégrammes, comparativement, que la Russie, dont la circulation postale et télégraphique n'est pas en rapport avec sa grande population.

Une remarque qui se dégage encore de ce rapprochement entre les budgets des diverses nations, c'est que les États-Unis, seuls dans l'Union, dépensent plus pour leurs services de correspondances qu'ils ne reçoivent. Ils ont un déficit de 50,000,000 environ.

L'Allemagne non plus ne regarde pas au coût de cette partie de son administration : elle n'a qu'un excédent de 17,000,000 sur 486,000,000 de recettes.

La Grande-Bretagne, dont on s'est plu à vanter souvent l'esprit libéral, se procure, sur ce chapitre, le plus gros bénéfice, qui dépasse 82,000,000 en un an.

La France, où les services postaux et télégraphiques laissent encore tant à désirer, réalise un excédent de 50,000,000.

La Russie en prélève un de 43,000,000, qui disparaîtra vite de son budget, le nouveau plan de réformes à l'étude devant doubler l'importance des communications offertes au public.

La Belgique, sur 19,000,000 amassés, met de côté 9,000,000, tandis que la Suisse, qui reçoit 25,000,000, en sacrifie 24, la nature et les accidents de son sol rendant les transports plus difficiles et plus coûteux, et son personnel étant plus convenablement rétribué.

Quant aux colonies, les services des nôtres ne supportent pas la comparaison avec ceux des colonies anglaises. Nous mettons à part les Indes, qui versent 41,000,000 pour leurs correspondances. Mais le Cap de Bonne-Espérance reçoit 5,000,000, Natal près de 1,000,000 1/2, alors que la Tunisie ne figure que pour 960,000 fr., le Tonkin pour 314,000 fr., et le Sénégal pour 228,000 fr.

La poste et le télégraphe sont les thermomètres de la puissance économique des peuples et de leurs colonies.

(*Le Journal des Chambres de Commerce*).

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
841
842
843
844
845
846
847
848
849
850
851
852
853
854
855
856
857
858
859
860
861
862
863
864
865
866
867
868
869
870
871
872
873
874
875
876
877
878
879
880
881
882
883
884
885
886
887
888
889
890
891
892
893
894
895
896
897
898
899
900
901
902
903
904
905
906
907
908
909
910
911
912
913
914
915
916
917
918
919
920
921
922
923
924
925
926
927
928
929
930
931
932
933
934
935
936
937
938
939
940
941
942
943
944
945
946
947
948
949
950
951
952
953
954
955
956
957
958
959
960
961
962
963
964
965
966
967
968
969
970
971
972
973
974
975
976
977
978
979
980
981
982
983
984
985
986
987
988
989
990
991
992
993
994
995
996
997
998
999
1000

La Société n'est pas responsable des opinions émises par les Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires peuvent disposer.

Les lettres concernant la partie financière doivent être adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint, 44, rue Grande-Chaussée, à Lille.

COURS DE TOPOGRAPHIE

MM. le Lieutenant LE MAYEUR et le Sous-Lieutenant DEBORD, du 43^e régiment d'infanterie, veulent bien se charger, avec la gracieuse autorisation du Colonel Guelle, d'un Cours de Topographie qui comportera :

1^o Quatre Conférences qui auront lieu au siège de la Société, à 3 heures, les Jeudi 21 et 28 Avril et 5 et 12 Mai ;

2^o Quatre Séances sur le terrain, également le Jeudi après-midi, à des dates qui seront indiquées ultérieurement.

Les personnes désireuses de suivre ce Cours sont invitées à se faire inscrire au Secrétariat, de 6 heures à 8 heures du soir, et à en retirer une Carte à leur nom.

PROGRAMME DES EXCURSIONS PROJÉTÉES EN 1898

- 13 au 25 février. — Paris-Marseille. — Toulon. — Hyères. — St-Raphaël. — Cannes. — Nice (Carnaval). — Villefranche. — Beaulieu. — Monte-Carlo. — Monaco. — Menton. — Organiseurs : MM. Rollier et Savary. — 20 personnes. S'inscrire avant le 30 janvier.
- En avril. — Visite de la Chocolaterie de M. D'Halluin et de la Pétrolierie du Nord. — Organiseurs : MM. Herland et Vaillant. — 25 personnes, avec le concours de M. P. D'Halluin.
- 30 avril, 1-2 mai. — Bruges. — Procession du St-Sang. — Ostende. — Visite des travaux d'Heist. — Organiseurs : MM. Van Troostenbergh, Calonne.
- 5 mai. — St-Omer. — Arques. — Ascenseur des Fontinettes. — Organiseurs : MM. Cantineau, Vaillant.
- 8 mai. — Pont-à-Vendin. — Carrières de ciment. — Organiseurs : D^r Vermersch, D^r Gaudier.
- 12 mai. — Roncq et Halluin. — Tissage de draps de MM. Leurent frères. — Fabrique de linge de table et coutils de MM. Loridant-Dupont, L. Huet et Cie. — Tuilerie de Pattelberg. — Fabrique d'orgues et d'harmoniums. — Organiseurs : MM. H. Beaufort et Van Troostenbergh.
- 18 au 23 mai. — La Vallée du Rhin. — Aix-la-Chapelle. — Dusseldorf. — Cologne. — Bonn. — Coblenz. — Bingen. — Mayence. — Wiesbaden. — Francfort. — Heidelberg. — Mannheim. — Descente du Rhin en bateau de Mayence à Cologne. Organiseurs : MM. R. Thiébaut et P. Ravet.
- 22 mai. — Dunkerque. — Ile des Phoques. — Organiseurs : MM. H. Beaufort, D^r Vermersch.
- 26 mai. — Visite des Facultés catholiques. — Organiseurs : MM. H. Beaufort, D^r Eustache. — 40 membres.
- 27 au 31 mai. — Rouen. — Descente de la Seine. — Le Havre. — Trouville. — Villerville. — Honfleur. — Organiseurs : MM. Vaillant, Calonne.
- En mai ou juin. — Visite du Monastère du Mont des Cats. — Organiseurs : MM. P. Destombes, H. Beaufort. — Les Dames seront admises à visiter le Monastère.
- 5-6 juin. — De Calais à Boulogne. — Organiseurs : MM. le D^r Gaudier, Decramer.
- 12 juin. — Bergues. — Excursions aux Moères. — Dunkerque. — Organiseurs : MM. le D^r Vermersch, Decramer.
- 16 juin. — Visite aux carrières de Soignies. — Organiseurs : MM. Thieffry, Decramer.
- 19-23 juin. — Bruxelles. — Anvers. — Rotterdam. — Amsterdam. — La Haye. — Scheveningue. — Flessingue. — Terneuse. — Gand. — Organiseurs : MM. le D^r Vermersch, Decramer.
- 26-30 juin. — Liège. — Spa. — Le Luxembourg. — Organiseurs : MM. O. Godin et P. Destombes.
- 3 juillet. — Audenarde. — Retour par le Mont de Lenclud. — Organiseurs : MM. Fernaux et Godin.

- 10 juillet. — Luchaux. — Visite des ruines, du château et du parc. — Arras. —
Organisateurs : MM. Dehée et Calonne.
- 13-15 juillet. — Bruxelles. — Namur. — Grottes de Rochefort et de Han. — Dinant.
— Organisateurs : MM. Van Troostenbergh, Rollier.
- 17-24 juillet. — Les Vosges et le Jura. — Nancy. — Gerardmer. — La Schlucht. —
Le Hohenek. — La Bresse. — Bussang. — Belfort. — Besançon. — Les Grottes
d'Osselles. — Morteau. — Les Brenets. — Le Saut du Doubs. — Organisateurs
MM. Fernaux, Calonne.
- 31 juillet. — Bailleul. — Ypres. — Le Mont de Kemmel. — Organisateurs :
MM. Cantineau et Van Troostenbergh.
- 11 au 28 août. — Bordeaux. — Royan. — Arcachon. — Bayonne. — Biarritz. —
Hendaye. — Fontarabie. — Irun. — St-Sébastien. — Pau. — Lourdes. — Cauterets.
— Cirque de Gavarnie. — Luz. — Barèges. — Col du Tourmalet. — Bagnères de Bigorre. — Col d'Aspin. — Bagnères de Luchon. — La Vallée et le
Cirque du Lys. — Cascade et Gouffre de l'Enfer. — Le lac d'Oo. — Toulouse. —
Paris. — Organisateurs : MM. H. Beaufort et Auguste Crepy. — 24 personnes.
- 1^{er} au 11 septembre. — Le Grand et le Petit St-Bernard. — Organisateurs : MM. le
Dr Gaudier, Decramer. — 10 personnes.

RÈGLEMENT.

*Dans sa séance du 15 Janvier 1898, la Commission des Excursions
a pris et arrêté les dispositions suivantes :*

ART. 1. — La Commission se réserve le droit de modifier la *Date* et l'*Itinéraire* des Excursions projetées, et de limiter le nombre des Excursionnistes.

ART. 2. Le Programme détaillé de chaque Excursion sera communiqué aux Sociétaires, au Siège de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116. Il indiquera l'itinéraire définitivement adopté et la somme à consigner entre les mains de l'Agent de la Société (chaque jour non férié, de 7 h. 1/2 à 8 h. 3/4 du matin et de 5 à 8 heures du soir).

ART. 3. — Les adhésions ne seront admises qu'au Secrétariat de la Société, un mois au plus tôt avant les dates fixées au tableau qui précède.

Aucun Sociétaire ne pourra se considérer comme définitivement inscrit s'il n'a versé directement ou par mandat la somme déterminée par les organisateurs.

La liste sera close dès que le nombre des adhésions fixé au programme aura été atteint, et au plus tard 5 jours avant chaque Excursion.

ART. 4. — Il sera remis à chaque souscripteur une *Carte* distinctive devant servir de signe de ralliement, et, le cas échéant, de justification d'identité.

ART. 5. — Les femmes et enfants des Sociétaires peuvent être admis à participer aux Excursions. Toutefois, si les enfants ne sont pas accompagnés de leur père ou de leur mère, ils devront avoir au moins 17 ans.

ART. 6. — Les frais généraux d'organisation sont prélevés sur les cotisations des Excursionnistes à raison de 5 %. Ce prélèvement ne pourra dépasser cinq francs par personne. Le reliquat disponible sera versé au Trésorier pour être affecté à l'achat de guides et cartes.

ART. 7. — Les Excursionnistes qui abandonnent le groupe en cours de voyage perdent tout droit à remboursement et reviennent à leurs frais et risques.

ART. 8. — **Les Membres de la Société qui voudraient bien se charger d'organiser et de diriger des Excursions nouvelles, sont priés de soumettre, par écrit, leurs projets au Président de la Commission des Excursions.**

ART. 9. — Les comptes rendus des Excursions devront être remis dans un délai d'un mois, au Siège de la Société, pour être soumis à l'approbation du Comité de révision.

Le Président de la Commission des Excursions,
HENRI BEAUFORT.

Vu et approuvé par le Comité d'Études,
Le Président de la Société,
PAUL GREPY.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LES RÉGIONS POLAIRES

LE VOYAGE DE NANSEN

Conférence faite à Lille,

Par M. A. MERCHIER,
Professeur agrégé d'Histoire et de Géographie au Lycée Faidherbe,
Secrétaire-Général de la Société.

On désigne sous le nom de terres polaires toute la région située au nord du cercle polaire, c'est-à-dire au nord du 66° 33' de latitude septentrionale.

Sur la circonférence même de ce cercle l'Europe, l'Asie et l'Amérique forment comme un anneau de terres, brisé toutefois entre l'Asie et l'Amérique par la faible échancrure du détroit de Behring, entre l'Amérique et l'Europe, par une mer largement ouverte que délimite le Groenland d'une part, la presqu'île scandinave de l'autre.

Le cercle déterminé par l'anneau tellurique est rempli par une mer glacée. En été, la chaleur solaire fait fondre les parties de glace les plus rapprochées du continent et détermine ainsi des bras de mer libre plus ou moins étendus. Mais en allant vers le nord, on est toujours sûr de rencontrer la barrière de glace. C'est cette barrière que l'on désigne sous le nom de banquise.

Il ne faudrait pas croire que la surface de cette banquise soit plane et unie comme celle d'un champ de patinage. Sans doute cette disposition se rencontre quelquefois et l'on a alors *l'ice field* ; mais souvent, par suite même des pressions dues aux changements de température, il se produit des boursouflures, des protubérances qui se présentent sous forme d'une série de mamelons se succédant sans interruption ! On croirait une suite de vagues gelées. Ce sont les *hummocks*. Rien de pénible comme la marche au travers de ces obstacles. D'autres fois il se forme de véritables montagnes de glace ou *ice bergs*. Lors des débâcles, on voit souvent des ice bergs se détacher de la banquise et portés au loin par les courants. Ils sont un danger pour les navires qu'ils peuvent engloutir dans leur chute, car la partie immergée fond rapidement sous l'action de l'eau relativement chaude et il se produit une culbute dans laquelle la partie supérieure se transforme en partie inférieure et vice versa.

Une particularité de ces régions, c'est l'existence d'un jour de six mois suivi d'une nuit de pareille longueur. C'est qu'en effet la terre est inclinée par rapport au soleil. Considérons comme un plancher le cercle que la terre décrit autour du soleil, la terre elle-même comme un tonton et son axe comme la tige du tonton. Le tonton sera incliné par rapport au plancher et l'angle formé entre la tige et le plancher sera de $23^{\circ}, 27'$. Il en résulte que pendant la moitié du parcours le point d'où sort la tige, c'est-à-dire le pôle, sera sans interruption exposé aux rayons du soleil tandis que pendant l'autre moitié l'inverse aura lieu.

Il ne faudrait pas s'exagérer l'horreur de la nuit polaire, souvent fort limpide et assez fréquemment éclairée par des aurores boréales. On a alors un spectacle magique. « Autour de soi s'étend la nappe de

la banquise argentée par le clair de lune, mouchetée de grandes taches sombres, produites par l'ombre des hummocks. Très bas, dans le sud, une lueur émerge, rougeâtre, plus haut jaune, puis verte, se fondant insensiblement dans l'immense coupole bleue. Une indescriptible harmonie que la musique seule pourrait traduire ! » (1)

D'autre part la continuité du jour ne laisse pas que d'être assez énervante. Le même voyageur qui nous a décrit la nuit polaire d'une façon si enthousiaste parle du jour en ces termes : « Ce jour sans fin avec son activité continuelle me fatigue. Les saints, assure-t-on, trouvent dans le désert la paix de la vie. Ici, c'est bien un désert, mais la paix, je ne la trouve pas. La sainteté me manque sans doute » (2).

La flore de ces régions désolées, quand elle existe, consiste en quelques arbustes rabougris, une herbe menue, des mousses et des lichens. Comme faune, sur les terres de l'ancien continent le renne, mais aussi l'ours blanc, répandu partout, venant on ne sait d'où après avoir supporté des jeûnes fantastiques qui le rendent capable de toutes les audaces comme d'attaquer les voyageurs isolés et même de se grouper pour l'attaque d'un campement. L'homme ne s'élève guère au-dessus de l'animal. Ce sont en Asie les Ostiaks vers les bouches de l'Énisséï ou les Samoyèdes plus à l'est. Dans les archipels et sur la côte de Groenland ce sont les Esquimaux, tout aussi faméliques que les ours et gloutons comme eux. Parry raconte qu'à un Esquimau on apprit à se servir du couteau et de la fourchette et à ne pas fourrer dans sa bouche des morceaux de viande gros comme le poing. Mais quand on l'eut prié de se laver les mains et qu'on lui offrit un morceau de savon, il ne trouva rien de mieux que de l'avalé. Un officier anglais voulant faire le portrait d'un couple d'Esquimaux paya la séance de pose d'un paquet de chandelles qui fut avalé aussi facilement qu'une botte d'asperges. On eut soin seulement d'arracher les mèches au moment où elles allaient étrangler les modèles. John Ross raconte qu'après avoir tué deux bœufs musqués dans une chasse, un ouragan retint ses Esquimaux sous la hutte toute la journée. « Ils passèrent ce temps à tailler la chair du bœuf en aiguillettes longues et étroites et à les avaler à leur manière, c'est-à-dire qu'ils en enfonçaient un morceau

(1) Journal de Nansen au 13 novembre 1894.

(2) Journal de Nansen au 11 juillet 1894.

dans leur bouche aussi avant que possible, séparaient le reste avec leur couteau, puis absorbaient leur bouchée comme un chien dévore un morceau de viande. Le cou, le dos, les côtes disparaurent ainsi successivement ; les effrayants mangeurs se reposant parfois pour prendre haleine et se plaignant de ne plus pouvoir manger se couchaient sur le dos, puis recommençaient dès qu'ils se trouvaient en état d'engloutir de nouveau ». En leur passant la main sur l'estomac, le commandant ne pouvait revenir de la surprise que lui causait la dilatation prodigieuse de cet organe. Le plus rude mangeur de l'Europe serait mort dix fois avant d'accomplir une pareille tâche.

De très bonne heure on s'occupa de ces régions lointaines. Hérodote parle des hyperboréens, le dernier peuple qui, dans la direction du nord, arrive jusqu'à la mer. 340 ans avant J.-C., un Marseillais, Pythéas poussa jusqu'à l'Islande qu'il appela l'île de Thule ; mais cette pointe hardie vers le nord n'eut point d'imitateurs jusqu'au X^e siècle, époque à laquelle les pirates norvégiens retrouvèrent l'île qu'ils appelèrent *Ice-land*, terre de glace. Ils n'osèrent cependant aller plus au nord. Ce fut la découverte de l'Amérique qui, indirectement mena vers les régions polaires et donna l'idée de pointes vers le pôle.

En effet on songea de bonne heure à trouver un passage maritime direct entre l'Atlantique et le Pacifique : on chercha simultanément par le Nord et par le Sud. Ce fut naturellement la route du Sud qui fut trouvée la première par Magellan. Au Nord, les tentatives furent poussées de deux côtés. Les uns s'enfonçant dans la direction de l'Est cherchèrent à longer l'ancien continent : d'autres prirent la route de l'Ouest pour longer le nouveau continent. De là, deux chapitres dans l'histoire de la découverte des terres boréales : 1^o le passage du Nord-Est ; 2^o le passage du Nord-Ouest. Ce que l'on trouva en cours de route fit croire à la possibilité de pousser jusqu'au pôle, de là un troisième et dernier chapitre : la route du pôle.

PASSAGE DU NORD-EST.

Ce périple de l'ancien continent a été entrepris par trois points : 1^o partant de l'Atlantique et en allant vers l'Est ; 2^o partant du Pacifique et en allant vers l'Ouest ; 3^o en reliant entre elles une série d'expéditions ayant la Sibérie pour base d'opérations.

Tentatives par l'Est. — La première est de 1553. Les Anglais Willoughby et Richard Chancellor abordent à la presqu'île de Kola et Chancellor arrive par route de terre jusqu'à Moscou. C'est un insuccès, mais en 1556, Étienne Burrough arrive à l'île Vaïgatch et entrevoit la mer de Kara. Aux Anglais vont maintenant succéder les Hollandais. En 1598, Willam Barentz d'Amsterdam explore la Nouvelle-Zemble et arrive au Spitzberg (montagnes pointues), où il fait le premier hivernage effectué par des Européens.

Tentatives par l'Ouest. — En 1728, un Danois au service de la Russie, Vitus Behring, s'il ne franchit pas le détroit auquel il a donné son nom acquit au moins la conviction que l'Asie était séparée de l'Amérique.

Tentatives par terre. — Les Cosaques en sont les principaux auteurs dans le cours du XVIII^e siècle. Il convient de mettre hors pair l'exploration de Tcheliousskin qui le conduit à l'extrémité de la presqu'île Taymir où il donne son nom à la pointe la plus septentrionale de l'Asie. En 1820, un marchand, Liakhoff, voit des rennes venir de la haute mer sur la glace. Il suit leurs traces et découvre ainsi l'archipel qui porte son nom et que l'on appelle encore Nouvelle Sibérie. Mais la plus célèbre de ces tentatives est celle du lieutenant de marine russe, plus tard amiral Wrangel qui, en 1824, fait en traîneau une pointe des plus hardies vers le Nord et découvre la terre qui porte son nom. Il essaie même de la dépasser ; mais lui et ses compagnons sont invariablement arrêtés par une mer libre qu'il appelle la *polynia*.

Pour curieuses qu'elles étaient ces explorations n'apportaient point la solution du problème. Il appartenait à un savant Suédois, le professeur Nordenskiöld de résoudre la question. Observant quelle masse d'eau relativement chaude les grands fleuves sibériens apportaient à l'Océan glacial, tenant compte en outre de ce fait que dans le mouvement de rotation de la terre de l'Ouest vers l'Est, les molécules liquides devaient rester en retard et refluer vers l'Ouest, il en tirait cette conclusion qu'en été un chenal praticable devait exister le long des côtes de Sibérie. C'est pourquoi, parti de Tromsø sur le navire la *Véga* le 9 juillet 1878, dix jours après il était aux bouches de l'énisseï : le 19 août, il doublait le cap Tcheliousskine, le 28 septembre, il n'était plus qu'à 10 kilomètres du Pacifique quand il fut définitivement emprisonné dans les glaces. Alors commença un long hivernage qui

ne dura pas moins de neuf mois avec un froid qui atteignit 46 degrés sous zéro. Mais cela rentrait dans les éventualités prévues et le 18 juillet 1879 la *Véga* put reprendre sa route et le 20 elle franchissait le détroit de Behring. Nordenskiöld put écrire avec un légitime enthousiasme : « Après trois cent vingt-six ans et lorsque la plupart des hommes compétents avaient déclaré l'entreprise impossible, le passage du Nord-Est était enfin réalisé, sans qu'on eût à déplorer la perte d'un seul homme, sans préjudice à la santé d'aucun de ceux qui participèrent à l'expédition, sans le moindre dommage au navire. » Des conséquences pratiques couronnèrent ce voyage, ce fut l'établissement de communications maritimes constantes avec les bouches de l'Obi et de l'Iénisseï et l'aurore du grand développement économique de la Sibérie.

PASSAGE DU NORD-OUEST.

Tout l'honneur de sa découverte revient aux Anglais.

Dès 1497, Sébastien Cabot découvrait le Labrador. Trois ans plus tard, Gaspard Cortereal travaillant aussi pour le compte de l'Angleterre arrivait à Terre-Neuve. Dans un voyage qui dura de 1585 à 1587, John Davis arrive à l'île Disco contre la côte de Groenland et explore le détroit qui porte son nom. Après lui Henri Hudson louvoie en vue du Groenland et du Labrador, s'enfonce dans le détroit qui porte son nom où il meurt abandonné par son équipage mutiné (1611). En 1616, Willam Baffin arrive au détroit de Smith après avoir exploré les côtes du Groenland et la mer qui désormais s'appelle mer de Baffin.

Pendant ce temps, tout comme les Cosaques en Asie, les chasseurs et trappeurs anglais exploraient et relevaient le nord du continent américain dont ils déterminaient le contour. Parmi les explorations les plus remarquables, il faut signaler celles de Samuel Hearne en 1771, celle de Makensie en 1789. Entre temps, en 1778 le capitaine Cook avait essayé d'aborder le passage par le détroit de Behring, mais il n'avait pu dépasser le cap Barrow, arrêté qu'il fut par l'infranchissable banquise. Dans une série de voyages qui dura de 1819 à 1827 sir John Franklin relia les trois points ainsi déterminés : le cap Barrow, l'embouchure du Makensie, enfin celle de la rivière du cuivre reconnue par Hearne. Désormais la côte était suffisamment déterminée, mais le passage restait toujours à découvrir.

La question avait pourtant fait un grand pas. En 1819 le lieutenant

de la marine anglaise Edward Parry s'était enfoncé avec deux vaisseaux l'*Hecla* et le *Griper* dans le détroit de Lancastre et avait constaté qu'on pouvait en sortir. Il avait débouché dans un vaste bassin limité par une série de grandes îles auxquelles il donna le nom d'îles du Prince de Galles, de Cornwallis, de Bathurst, etc..., au milieu se dressait une grande terre qu'il appela l'île Melville, mais que les géographes ont désignées avec justice sous l'appellation d'archipel Parry. Il entrevit au loin la terre de Banks mais ne put y parvenir à cause d'une épaisse banquise. Il avait été plus loin qu'aucun autre de ses devanciers et sut ramener intact ses navires après un hivernage passé sur le terrain conquis. Sûr désormais de l'existence du passage, mais croyant qu'il y avait plus de chances de succès en l'abordant par un point plus méridional, Parry, en 1821, recommença une expédition par le détroit d'Hudson ; mais il ne put dépasser une longue presqu'île qu'il appela presqu'île de Melville et qui arrêta toutes les tentatives vers l'Ouest.

L'expédition la plus saillante qui vienne ensuite est celle de Ross. Elle fut rendue possible par la générosité d'un négociant, M. Booth, ami de Ross. Le gouvernement et le parlement avaient été refroidis par l'insuccès relatif des expéditions précédentes et étaient persuadés que le passage du nord-est n'existait pas d'une façon pratique. Cette expédition fut particulièrement mouvementée. On dut se résigner à trois hivernages successifs et finalement abandonner le bâtiment la *Victory*. Ce fut en véritables naufragés, montés sur des barques que Ross et ses compagnons furent recueillis sur la mer de Baffin par l'*Isabelle* du port de Hull ; et malgré tout, un seul homme avait succombé aux fatigues de ces trois années (1829-1833). Entrée par le détroit de Lancastre, l'expédition avait incliné vers le Sud et avait découvert la presqu'île que le commandant appela Boothia Felix, en souvenir de son ami. Le résultat le plus important fut la découverte du pôle magnétique par $70^{\circ} 5' 17''$ de lat. N. et $96^{\circ} 46' 45''$ de long. O. par rapport au méridien de Greenwich. Ce fut James Ross, le neveu du chef de l'expédition qui trouva ce point où l'aiguille aimantée dans un plan vertical se confond avec la normale, et où les aiguilles horizontales ne se tournent vers aucun point de l'horizon. Ce pôle magnétique ne se signale d'ailleurs par aucune marque particulière, c'est une côte basse et désolée. Cela n'empêche pas John Ross de célébrer cette découverte sur le mode lyrique. « L'histoire constatera que ce fut le vaisseau la *Victory*, commandé par le capitaine John Ross qui détermina la situation du

pôle magnétique en 1831, et que le vaisseau avait été frété par Félix Booth, dont le nom n'avait besoin de la distinction d'aucun titre nobiliaire pour être honoré tant que l'ardeur et la générosité seront regardées comme le caractère distinctif du négociant anglais. »

Nous arrivons à 1845, date à laquelle sir John Franklin qui s'était illustré par son exploration continentale de la bordure américaine de l'océan arctique et qui avait donné un regain de créance à l'existence du passage du N.-O. se voit chargé d'une nouvelle expédition polaire. il a sous ses ordres deux navires, l'*Erébus* et la *Terror* montés par 136 hommes : il entre par le détroit de Behring le 26 juillet, il est vu pour la dernière fois par un baleinier dans la baie de Melville, puis on n'entend plus parler de lui.

Au bout de deux ans l'inquiétude fut grande. L'amirauté considéra comme une question d'honneur national de ne pas abandonner les hardis marins. Une récompense de 500.000 francs fut promise à toute personne qui découvrirait et secourrait les équipages de l'*Erébus* et de la *Terror* : le gouvernement rivalise avec de généreux particuliers pour envoyer des expéditions à la recherche de Franklin et de ses compagnons : lady Franklin consacra à cette œuvre toute sa fortune qui était grande, de 1848 à 1859 on n'en compte pas moins de vingt et une. Nous ne retiendrons ici que celle de Mac-Clure et celle de Mac-Clintock.

En 1850, le capitaine Mac-Clure franchit le détroit de Behring. Il dut hiverner deux fois avant de pouvoir arriver dans le bassin de Melville, tant l'obstacle des glaces est infranchissable de ce côté : enfin il arrive à l'île Melville et place sous un petit monument élevé pour la circonstance le récit de ce qu'a fait l'investigator avec cette phrase mémorable : « Si l'on n'entendait plus parler de nous, c'est que probablement nous aurions été entraînés dans les glaces du pôle au nord ou à l'ouest de l'île Melville. Or, dans ces deux hypothèses, toute tentative pour nous envoyer des secours ne ferait qu'accroître le mal, car tout vaisseau entré dans les glaces polaires doit être inévitablement broyé. » Heureusement, cette éventualité ne se produisit pas : l'été de 1852 se passa tout entier sans amener de rupture des glaces polaires : un troisième hivernage devint nécessaire, enfin, au mois d'avril 1853 on aperçut un détachement de marins envoyés en avant sur la glace par le capitaine Kellet commandant le *Herald*. Ce dernier était entré par le détroit de Lancastre mais était arrêté par la banquise. Le 3 juin 1853, l'investigator dut être abandonné. Mac-Clure et ses compagnons, *sur la glace et par traîneaux* rejoignirent le *Herald*

qui les rapatria. La présence du passage était démontrée mais aussi la preuve était faite qu'il était toujours inaccessible.

Si Mac-Clure a été ainsi le premier à annoncer l'existence du passage du N.-O., c'est Franklin et ses compagnons qui l'avaient parcouru les premiers ainsi que le prouvèrent les recherches de Mac-Clintok de 1857 à 1859. Un document trouvé par lui à la pointe Victory démontra que Franklin était mort en 1847. L'expédition qui, on s'en souvient, était entrée par le détroit de Behring vint finalement s'échouer à la presqu'île Boothia Félix où elle périt tout entière. Mac-Clintok retrouva de nombreux objets ayant appartenu à la malheureuse expédition.

J'aurais mauvaise grâce pourtant de ne pas signaler ici l'expédition du *Phoenix*, capitaine Inglefield, en 1853. Ce n'est pas qu'elle ait obtenu un résultat notable, mais parce qu'elle vit la fin tragique du lieutenant de vaisseau Belloc, de la marine française qui, par son abnégation, son désintéressement, son dévouement à la cause de Franklin avait acquis une véritable popularité d'outre-Manche. Il était le second d'Inglefield. Étant un jour descendu sur la glace avec deux matelots, il disparut dans une crevasse recouverte d'une faible couche de neige récemment tombée. Sa mort fut pleurée à la fois en France et en Angleterre.

L'ATTAQUE DU POLE.

Malgré qu'elles n'eussent point pour but la découverte du point mathématique autour duquel notre globe accomplit son mouvement de rotation, toutes ces expéditions ne laissaient pas que d'apporter des éléments au problème de la découverte du pôle.

Après de nombreuses études sur les courants marins et principalement sur le gulf-stream, un géographe allemand, Petermann, affirmait qu'en suivant dans sa course vers le nord le fameux courant d'eau chaude un navire pourrait atteindre au nord du Spitzberg de très hautes latitudes. Cette théorie semblait confirmée par ce fait qu'en 1826 Parry était parti en traîneau de l'île de la Table, la plus septentrionale de l'archipel du Spitzberg et avait atteint sur la glace la latitude de 82°45'. Il affirmait avoir vu au delà une mer libre.

D'autre part, s'appuyant sur l'énorme quantité d'informations recueillies par les expéditions qu'avait suscitées la recherche du passage du nord-ouest, l'amiral anglais, Sherard Osborne estimait

qu'une calotte de glace éternelle formait un rempart circulaire autour du pôle, s'appuyant d'une part à l'archipel américain, d'autre part aux îles de la nouvelle Sibérie, enfin à une terre sur laquelle serait situé le pôle lui-même. Il partait de là pour conclure que la meilleure route à suivre était le détroit de Smith qui fait suite à la mer de Baffin, à l'ouest du Groenland. Deux expéditions américaines, celle du docteur Kane en 1855 et celle de Hayes en 1860 semblaient lui donner raison, car elles avaient dépassé la latitude de 81°, et au delà, les deux commandants affirmaient avoir vu la mer libre.

Enfin n'oublions pas la mer libre ou Polynia signalée par Wrangel au nord de la nouvelle Sibérie.

On voit que trois routes s'ouvraient aux hypothèses et sollicitaient les recherches, celle de l'Atlantique, celle du détroit de Smith enfin celle du détroit de Behring. Nous allons les étudier successivement.

ROUTE DE L'ATLANTIQUE.

Avant l'apparition de la théorie de Peterman, un de nos compatriotes, Jules de Blosseville avait eu l'intuition d'une route possible par le pôle en suivant la côte orientale du Groenland. Après de nombreuses démarches, il obtint le commandement de la station de pêche en Islande. Le 9 juin 1833 il quittait Dunkerque monté sur la corvette *la Lilloise*. Il se porte à l'est du Groenland où il découvre une dizaine de lieues de côtes jusqu'alors inexplorées. Le 25 août il échange des signaux avec un bateau pêcheur, puis on perd sa trace. Le gouvernement a envoyé à sa recherche plusieurs navires qui n'ont recueilli aucun renseignement, aucune épave. L'océan seul pourrait éclaircir le mystère de ce drame.

C'est la même route qu'en 1869 prirent la *Germania* et la *Hansa*, bricks allemands partis de Brème munis des instructions de Peterman. L'expédition au point de vue pratique aboutit à un échec. Dès le début les deux navires furent séparés. La *Hansa* fut prise dans les glaces et brisée. Son équipage se réfugia sur un glaçon avec tout le chargement du navire et l'on s'en alla à la dérive sans trop perdre de vue les côtes du Groenland que cependant on ne put atteindre ; mais avec l'été le glaçon se mit à fondre d'une façon effrayante : les malheureux naufragés qui avaient toujours des vivres et du combustible allaient périr engloutis dans les flots. Heureusement ils furent secourus et le 17 juin 1870 ils arrivèrent à un petit port de la côte ouest de Groenland.

La Germania fut relativement plus heureuse. Prise dans les glaces avant d'arriver au 75° parallèle, elle hiverna heureusement, se dégagaa au début de l'été 1870 sans toutefois pouvoir dépasser le 78° parallèle. Elle avait reconnu vers le nord une longue bande de côtes jusqu'alors ignorées du Groenland et les avait appelées terres du roi Guillaume. Elle rentra à Brême le 11 septembre 1870 après un insuccès complet en tant que route du pôle.

L'année 1873 devait être marquée par la découverte d'un archipel nouveau dont on ne soupçonnait pas l'existence : *la Terre François-Joseph*, ainsi nommée par les chefs d'une expédition autrichienne le lieutenant de vaisseau Weyprecht et le lieutenant Payer montés sur le vaisseau le *Tegetthoff*. Cette expédition par l'importance des résultats obtenus, par ses nombreuses péripéties, mérite qu'on s'y arrête un peu.

Ce fut le 15 juin 1872 que le *Tegetthoff* monté par 24 hommes d'équipage et avec des vivres pour trois ans *partit de Brême à la recherche du passage du nord-est*. Dans la seconde quinzaine d'août, retardé par les vents contraires, le navire n'était encore qu'à la côte occidentale de la Nouvelle-Zemble, et cependant les signes précurseurs de l'hiver polaire se faisaient déjà sentir, et l'on n'était qu'au 76° 22'. Le 21 août le *Tegetthoff* était prisonnier dans les glaces. Le 9 septembre, ces glaces se disloquent, mais le navire est captif dans un énorme glaçon, et avec lui il part à la dérive, sans pouvoir se diriger, jouet des vents et des tempêtes.

Il fallut se résigner à un hivernage dans ces pénibles conditions. A chaque instant la pression des glaces menaçait de briser le navire. Ce qu'était la vie dans ces transes perpétuelles, Payer en a laissé un émouvant tableau : « Persuadés de la perte prochaine de notre navire, nous faisons tous nos préparatifs pour l'abandonner quand le moment fatal arrivera. Vivres, poudres, tentes, fourrures, traîneaux sont entassés sur le pont ; mais où se réfugier une fois le pont entr'ouvert ? Il n'y a pas à la ronde un seul glaçon resté intact, pas un seul bloc qui soit en repos. Notre existence était sans cesse menacée, il n'y eut presque pas de jours dans le mois de janvier où notre navire ne subit les menaçantes pressions des glaces. Les intervalles de calme n'étaient pas moins effrayants à cause des bruits et des craquements de tout genre qui les remplissaient ; aussi vivions-nous dans des transes d'autant plus épouvantables que leur continuité en faisait un véritable tourment d'enfer. A peine avait-on réussi, tant on tombait de sommeil,

à s'endormir dans son cadre, qu'on était éveillé par le grincement de la boiserie du navire. »

Enfin le soleil revient et avec lui l'été ; mais la glace se refuse à rendre sa proie. Elle résiste à l'action du soleil. Vainement Weyprecht s'efforce de dégager le navire, la machine et la scie demeurent sans effet. Le 30 août 1873 le glaçon arrête enfin sa marche vagabonde. Il se soude à l'immensité de la banquise et le *Tegethoff* se trouve ainsi accolé à une terre inconnue que les passagers, malgré son aspect aride et désolé considèrent « comme un riant vestibule du paradis. » (C'est cette terre qui est aussitôt baptisée terre François-Joseph et l'on prend ses dispositions pour un second hivernage, moins pénible que le précédent, car il n'y a plus à craindre d'être englouti. Mais l'état sanitaire laissait à désirer. Le scorbut fit une victime, le mécanicien Kirsch qui fut enterré au pied d'un promoteur. Heureusement l'adresse des chasseurs sut procurer à leurs camarades jusqu'à 67 ours et cette chair fraîche fut pour les malades un puissant secours ainsi que les choux et le cresson qu'un matelot tyrolien appelé Klotz sut faire pousser dans un parterre improvisé au-dessus du poêle.

Dès que le jour fut revenu, le lieutenant Payer entreprit de parcourir et d'explorer le domaine que leur avait donné le caprice de la glace. Ce fut une course pénible et non exempte de danger. Après 15 jours de marche Payer écrit : « Notre énergie se trouvait presque à bout. Depuis notre départ du navire nous n'avions dormi que cinq heures par jour, marchant ou travaillant le reste du temps : pour apaiser notre appétit devenu dévorant, nous n'avions que de la chair d'ours et elle commençait à faire mal à plusieurs d'entre nous. N'importe, le moment n'était pas venu de nous arrêter. » — Une autre fois, Payer entreprend une pointe en avant avec deux compagnons les matelots Zaninovich et Orel, ils ont un traîneau attelé de deux chiens ; Payer et Zaninovich tiraient courageusement aux sangles avec les chiens quand tout à coup la neige s'effondra sous le poids du traîneau qui tomba dans un précipice avec Zaninovich et les chiens, Payer nous a laissé un récit émouvant de l'aventure. « Entraîné, dit-il, par la charge de trois quintaux pendue après moi, j'étais déjà au bord de l'abîme et je sentais que j'allais perdre pied, quand, par le plus grand des hasards, le traîneau s'accrocha par 9 ou 10 mètres de profondeur aux déchirures de la glace ; et je restai, la sangle aux reins, collé sur le ventre, à l'arête du gouffre. Cependant Orel, resté de l'autre côté de la crevasse accourut au plus vite. Il se mit à plat ventre au bord du gouffre, en

regardant au fond. « Zaninovich, me dit-il, est sur une corniche de neige et les chiens restent suspendus à la corde du traîneau. » Sur ma prière, il me jeta un couteau d'une main si adroite que je pus l'attraper sans peine. Je coupai la sangle passée à ma poitrine ; le traîneau en éprouva une petite secousse mais ne tomba point. Alors, retirant mes bottes, je sautai de l'autre côté de la crevasse qui avait 3 mètres de largeur. Je criai au matelot que j'allais courir à l'île Hohenloe et en ramener du monde et des cordes et qu'on le retirerait de là s'il pouvait résister pendant quatre heures à la congélation. Le pauvre homme répondit simplement dans son patois italien : « fate, signor, fate pure, » — « faites, monsieur, faites tout de même. » Payer et son compagnon dévorent l'espace, jetant tout ce qui peut les embarrasser dans leur course : ils arrivent au campement, les secours arrivent enfin, mais cinq heures s'étaient écoulées. « Durant cette absence, qu'est-il advenu ? Je me couche au bord de l'abîme, j'appelle, le hurlement d'un chien me répond d'abord, puis j'entends la voix indistincte de Zaninovich. Aussitôt on descend Haller dans l'abîme au bout d'une corde. Il trouve notre homme en vie, mais tout perclus et accroupi à 12 mètres de profondeur sur une mince saillie du gouffre. Il se retire de la corde et attache Zaninovich à sa place. On remonte le malheureux à bout de force. Et cependant, telle est la puissance du devoir et de la discipline que la première parole de ce matelot échappé à un péril si épouvantable est pour me demander pardon de la liberté qu'il a prise, en m'attendant, d'absorber quelques gouttes d'une bouteille de rhum tombée du traîneau sur la corniche du glacier. Les chiens et le traîneau furent retirés à leur tour, sauf quelques objets insignifiants que le glacier garda comme rançon. »

Enfin on arriva par 82° 5' à un promontoire qu'on appela le cap Fligely. Les vivres diminuaient rapidement. Il eût été imprudent de s'avancer plus loin. Les explorateurs hissèrent le drapeau austro-hongrois et, dans une crevasse de rocher, déposèrent une bouteille fermée avec le document que voici : « Nous avons atteint ici notre point de latitude le plus extrême, à dix-sept jours de marche de notre navire, enfermé dans les glaces au 79° 51'. Notre intention est de regagner immédiatement notre navire que l'équipage tout entier abandonnera bientôt pour retourner en Europe : nous sommes réduits à cette nécessité par l'impossibilité absolue de dégager ledit navire des glaces qui l'enserrent et par le mauvais état sanitaire des hommes. » Suivent les signatures.

Aussitôt l'expédition de retour, on procéda aux préparatifs du départ. Le 20 mai 1874 le *Teghetoff* fut définitivement abandonné et la petite troupe se mit en route vers le sud. Pendant trois mois elle voyagea péniblement sur la glace, tout le monde, même le commandant étant attelé aux traîneaux. Il n'y avait plus que pour dix jours de vivres au moment où l'on arriva sur la lisière de la banquise, à hauteur du détroit de Matochkin entre les deux grandes îles de la Nouvelle-Zemble. L'expédition fut heureusement recueillie par un baleinier russe le *Nicolas* qui la conduisit à Vardoë en Norvège, où elle entra le 3 septembre.

D'importants résultats étaient acquis. Arrivé à la pointe extrême du cap Fligely, Payer a vu aussi la mer libre, mais pas telle qu'on la croyait. « Nous n'avions pas sous les yeux, dit-il, une mer véritablement libre, mais un bassin *circonscrit de tous côtés par des glaces anciennes* ». Weyprecht avoue que pour sortir de la banquise on ne le dut qu'à un recul exceptionnel des glaces du côté du nord pendant l'été de 1874. Cela suffit pour réduire à néant les théories de Peterman et pour démontrer l'inanité de toute tentative d'accès vers le pôle en partant de l'océan Atlantique.

Enfin, durant sa longue dérive sur un glaçon, Weyprecht a pu observer une série de faits qui l'amènent à formuler une théorie nouvelle, à savoir que le mouvement des glaces n'est pas déterminé par les courants, mais bien par les vents dominants qui convulsent la glace, y forment des éminences et des aspérités qui sont comme autant de voiles. La banquise est ainsi dans un perpétuel mouvement. Cette théorie est comme le point de départ des futures recherches de Nansen.

ROUTE DU DÉTROIT DE SMITH.

On pourrait l'appeler la route américaine ; elle a été frayée en effet par deux américains, le capitaine Kane et le docteur Hayes, il ne faut pas s'étonner dès lors des noms américains qui se trouvent sur les deux rives du détroit : à l'est la terre de Washington, à l'ouest la terre Grinnel et celle de Grant. C'est encore un Américain, le capitaine Hall qui, en 1871, avec le navire le *Polaris* entreprend une des expéditions les plus mouvementées que l'on connaisse.

Parti de New-York le 29 juin 1871, il traverse le détroit de Smith et dépasse de 30 milles le point le plus septentrional jusqu'alors connu

dans cette région. Il découvre une baie qu'il appelle Polaris, puis il entre dans un nouvel étranglement qu'il appelle canal Robeson, du nom du secrétaire d'État à la marine qui avait fait décider l'expédition. Il est pris par les glaces au delà du 81° parallèle et arrive en traîneau jusqu'au 82° 29' ; mais il meurt au retour. « Son second, Buddington, prit le commandement, mais il n'avait pas l'énergie indomptable du capitaine et l'indiscipline se mit bientôt dans l'équipage. Les reconnaissances en traîneau ne furent guère poussées plus loin que du temps de Hall et l'une d'elle aboutit même à la perte des journaux et des instruments du bord. Le 15 août 1871, à six heures du soir, au milieu d'un ouragan, un énorme ice berg vint choquer le navire amarré à un glaçon, le soulevant sur sa quille pour le laisser retomber ensuite. On se crut perdu, et on commença à jeter par dessus bord vivres et munitions. La panique était telle que les caisses tombaient pour la plupart à la mer. On débarqua également les canots sur le glaçon. Vers dix heures du soir, une violente rafale brisa les amarres et sépara brusquement les matelots du glaçon de ceux qui étaient restés dans le *Polaris*. Il faut dire, à la honte du capitaine Buddington, qu'il ne fit rien pour secourir ces malheureux. Dix-neuf êtres humains se trouvèrent ainsi abandonnés sur un bloc de glace de deux kilomètres de diamètre. Parmi eux se trouvaient les Esquimaux avec leurs quatre enfants, dont un nouveau-né, appelé Charles Polaris. Ce petit être, dans sa peau de bœuf musqué, semblait peu se douter de la gravité des circonstances. Les provisions se composaient de 11 sacs de pain, de 14 boîtes de pemmican, de quelques jambons et boîtes de conserves. La glace était heureusement de la glace d'eau douce. Il fallut au lieutenant Tyson, seul officier présent, une énergie de fer pour empêcher le gaspillage des vivres. Les matelots disaient tout haut qu'après les provisions on mangerait les Esquimaux et même le bébé Polaris. Les sauvages ici n'étaient pas les moins civilisés ; ces malheureux, voués à la mort, et qui auraient pu gagner la terre avec leurs kayaks se vengèrent en allant à la chasse aux phoques et en se faisant les pourvoyeurs de la bande. On mangea la chair et on recueillit l'huile. Cela venait à point, car après avoir brûlé l'un des deux canots, on se trouvait sans combustible pour la cuisine. On y suppléa en fabriquant, avec des boîtes de conserves, des lampes d'Esquimaux. Dans le mois de février, un ours affamé aborda le glaçon et se mit à dévorer la peau d'un kayak. Ce fut une chance inespérée. Le lieutenant Tyson le tua de deux coups de fusil. On avait de la viande pour un mois. Quand le

soleil reparut, les angoisses redoublèrent : le glaçon était réduit de moitié. Qu'arriverait-il bientôt ? Le détroit de Smith s'élargissait et il était impossible de songer à gagner la terre. Le 29 avril on aperçut un steamer, mais il fut sourd aux signaux. Enfin le lendemain, *la Tigresse*, baleinière à vapeur de Terre-Neuve, aperçut les naufragés et les recueillit à 40 milles de la terre, par 53° 35' de latitude nord. Ainsi finit ce voyage invraisemblable de 200 jours sur un glaçon en dérive ! » (1).

Cette persistance des efforts américains finit par exaspérer les Anglais ; c'est pourquoi, le 29 mai 1875, une foule immense se pressait sur les quais de Portsmouth pour acclamer l'*Alert* et la *Discovery* qui, sous le commandement du capitaine Nares, portaient à la conquête du pôle.

A la fin d'août les navires étaient à l'entrée du détroit de Robeson. Nares décida que la *Discovery* y prendrait ses quartiers d'hiver tandis que lui-même avec l'*Alert* essaierait de s'avancer encore plus au nord : et de fait, il dépassa la latitude du Polaris et hiverna le long de la côte de la terre de Grant. Dès le retour du printemps en 1876, il envoya dans la direction du nord le lieutenant Markham avec sept traîneaux et leurs équipages. Ce dernier, malgré des difficultés et des souffrances inouïes toucha au 83° 20' 26" de latitude nord, à 740 kilomètres du pôle, au point le plus septentrional atteint jusque-là par l'homme. L'état de santé des hommes et les approvisionnements empêchèrent d'aller plus loin. Bien entendu, nulle part on n'entrevit la mer libre et Markham rapporta cette conviction que l'accès du pôle par le détroit de Smith était parfaitement impossible. Il écrit dans son rapport : « On me taxerait d'exagération si je ne décrivais fidèlement les nombreux obstacles qui arrêterent notre marche : mais, je ne dois pas le cacher et mon opinion sur ce point est définitive, je regarde comme impossible d'arriver au pôle nord par les glaces de cette région. Même en concentrant toutes les ressources d'un navire sur une seule direction, en n'employant que des traîneaux très légèrement chargés et pas de

(1) J'ai cru ne pouvoir mieux faire que de transcrire textuellement ce passage d'une conférence faite à notre Société par le commandant Dubail (ann. 1890, t. II, page 180). C'est un hommage rendu au talent de cet officier supérieur qui avait commencé devant nous la question des régions polaires et qui n'a pu terminer la tâche entreprise par suite d'un changement de garnison.

canots ; bien plus, en supposant qu'on arrive à maintenir les compagnies en parfaite santé, aucune expédition, j'en ai l'assurance, ne dépassera pas de beaucoup la latitude gagnée par les hommes que j'ai eu l'honneur de commander. » De son côté le capitaine Nares télégraphia avant de rentrer en Angleterre : « Pôle inaccessible, *pas de terre au nord.* »

Il semblait que personne ne dût battre ce record. Cette gloire était pourtant réservée aux Américains.

La conférence géodésique internationale réunie à Rome en 1879 avait décidé, sur la proposition de Weyprecht, qu'une série d'observations serait distribuée autour du pôle. C'est pourquoi les États-Unis envoyèrent au détroit de Smith le *Proteus* avec le lieutenant Greely et 25 compagnons qui devaient être abandonnés sur la côte, le plus au nord possible. Ce fut sur la terre de Grant, par 81° 44' de latitude, qu'ils établirent leur observatoire baptisé Conger en l'honneur d'un sénateur du Michigan, qui, au sein du congrès, avait été le plus ferme soutien de l'expédition. Le *Proteus* en s'éloignant leur laissa des vivres pour deux ans et 140 tonnes de charbon. Un autre navire devait les ravitailler l'année suivante, mais il ne put franchir la barrière de glaces, non plus que deux autres navires la seconde année. L'opinion publique s'émut aux États-Unis : deux navires la *Thetis* et le *Bear* furent envoyés avec ordre de recueillir la mission à tout prix. A bout de ressources, cette dernière avait rétrogradé vers le sud : elle était arrivée au cap Sabine, à l'entrée du détroit de Smith, dénuée de tout, avec une perte de 17 hommes. Un dix-huitième mourut en cours de route, des suites d'amputation. Greely ne rentra à New-York qu'avec six compagnons, seuls survivants de cette longue épreuve (1881-1884). Toutefois la mission avait poussé la pointe la plus extrême vers le nord. Le 13 mai 1882 le lieutenant Lockwood et le sergent Brainard avaient atteint en traîneau la latitude de 83° 24', s'étant avancés plus près du pôle qu'aucun de leurs devanciers, mais aussi confirmant les appréciations pessimistes de Nares et de Markham.

ROUTE DU DÉTROIT DE BEHRING.

Ainsi, après la théorie de Peterman, disparaissait démentie par les faits celle de l'amiral Sherard Osborne. Il ne restait plus debout que l'hypothèse de la Polynia émise par Wrangel. La plus dramatique de

toutes les expéditions polaires, celle de la *Jeannette* allait à son tour en démontrer l'inanité.

Cette route mystérieuse avait déjà frappé l'imagination d'un de nos compatriotes, le lieutenant de vaisseau Gustave Lambert. Au moment où Peterman préparait l'expédition de la *Germania* et de la *Hansa*, lui, soutenu par une foi absolue, commença une tournée de conférences au travers de la France afin de provoquer un mouvement d'opinion et de recueillir des souscriptions. Il faisait beau le voir rempli d'une ardeur communicative, la voix vibrante, plein de confiance dans le succès, exaltant la France invaincue qui à toutes ses gloires allait joindre celle de planter son pavillon au pôle. Hélas ! la fatale guerre arriva ; Gustave Lambert mourut en héros à la bataille de Buzenval, avec lui disparut son projet et l'argent des souscriptions fut versé dans les caisses de l'État pour la libération du territoire !

C'est cette route encore inexplorée que voulait tenter un citoyen des États-Unis, Gordon Bennett.

Pour cela, il fit l'acquisition d'un steamer construit par l'amirauté anglaise et déjà connu par des expéditions arctiques : la *Pandore* dont le nom fut changé en celui de *Jeannette* : le commandement en fut confié au lieutenant de vaisseau Long, de la marine américaine, descendant d'une famille française qui avait émigré lors de la révocation de l'édit de Nantes. La *Jeannette* avait reçu tous les aménagements reconnus nécessaires en vue de son séjour dans les glaces : rarement un navire arctique fut aussi bien armé ; jamais il n'y en eut de mieux pourvu de ce qui devait assurer le succès d'une expédition de ce genre. Avec 32 hommes d'équipage, la *Jeannette* sortit du port de San Francisco le 8 juillet 1879.

Malheureusement on perdit du temps sur le littoral de l'Alaska pour l'acquisition de chiens et l'embauchage de conducteurs de traîneaux. Ce fut seulement à la fin d'août que la *Jeannette* franchit le détroit de Behring. Le 3 septembre un baleinier le *Sea Breeze* l'aperçut à 50 milles au sud-ouest de l'île Herald, puis on resta sans nouvelles.

On s'émut dans le monde entier. Les États-Unis envoyèrent une expédition de recherches par le détroit de Behring ; le gouvernement Hollandais envoya un bâtiment dans les parages de la Nouvelle-Zemble, le gouvernement Danois envoya un navire vers la nouvelle Sibérie. Enfin, le 20 septembre 1881, la légation des États-Unis à Paris recevait une dépêche transmise par le gouvernement Russe. Le gouverneur

d'Irkoutsk annonçait que des indigènes avaient rencontré dans la portion orientale du delta de la Lena onze naufragés de la *Jeannette*, dénués de tout. Le navire avait sombré : le reste de l'équipage, mourant de faim, devait se trouver à l'ouest du delta, des expéditions de secours étaient en route pour retrouver ces malheureux.

La réalité était plus terrible encore que ne le faisaient présager ces tristes pronostics : les onze naufragés étaient tout ce qui restait de l'équipage de la *Jeannette*, voici d'ailleurs ce qui s'était passé.

Dès le 6 septembre la *Jeannette* fut emprisonnée dans la banquise en vue de l'île Hérald où le lieutenant Long essaya vainement d'envoyer quelques hommes porteurs d'un document ; mais un chenal large de plusieurs kilomètres séparait encore la terre de la banquise, il fallut renoncer à l'entreprise.

Bientôt on s'aperçut que la masse de glaces elle-même dérivait dans la direction générale du nord-ouest, mais non sans de sinistres enchevêtrements. Le navire subissait des pressions terribles qui menaçaient à chaque instant de le faire éclater : le 19 janvier 1880 une voie d'eau se déclara et l'on ne put s'en rendre maître. Il fallut dès lors pomper dix-huit mois durant l'eau glacée qui remplissait la cale et consumer ainsi le charbon sur lequel on avait compté pour marcher en avant. Le mois d'avril ramène les longs jours ; mais l'on acquiert bientôt la triste conviction que la chaleur de l'été polaire sera impuissante à dégager le navire. Au moment de commencer un second hivernage le lieutenant Long est agité de sombres pressentiments et il écrit : « C'est notre seconde saison dans cette éternelle banquise, je n'ose dire, hélas, la dernière ! Le prisonnier dans sa cellule sait au moins ce qu'il y passera d'années, de mois, de semaines. Nous, nous ne savons ni le jour ni l'heure ! Faudra-t-il donc, bravant cette formidable banquise, nous hasarder avec canots et traîneaux jusqu'à la côte de Sibérie éloignée de près de 450 kilomètres ? Pourtant si le navire sombre ! ou s'il ne se dégage pas ! »

Il semble que Long ait eu là comme une vision du sort qui lui était réservé. Le mouvement vers le nord-ouest se continuait. Le 17 mai 1881 on découvrit une terre nouvelle et Long écrit : « Ainsi, il y a dans ce monde autre chose que des glaces ! notre voyage n'aura pas été tout à fait inutile ; nous tenons une découverte, si modeste soit-elle.... quelle fonction cette pauvre île désolée peut-elle remplir dans l'ordre de la nature ? elle renfermerait des mines d'or que nous n'en serions pas

surpris : c'est notre étoile polaire, notre pierre précieuse, nous la nommons la Jeannette. (1) »

Le 4 juin nouvelle terre qu'on appela l'île Henriette. Le lieutenant Long y envoya une expédition qui parvint à atterrir mais rapporta peu de consolation, car il écrit : « L'île Henriette (2) est une roche stérile, coiffée de neiges qui alimentent des glaciers descendant à la mer. Nul autre signe de vie que des guillemots noirs nichant sur des falaises inaccessibles. Un peu de mousse et d'herbe, une poignée d'éclats de pierre, voilà tous les trophées que rapporte l'expédition ».

Le 12 juin la *Jeannette* se trouva à flots au milieu d'un lagon d'eau bleuâtre. La joie revint au cœur de ces marins emprisonnés depuis vingt mois ; c'était donc enfin la délivrance ! c'était au contraire la catastrophe finale qui approchait.

En effet, dès le 13 juin, les fissures se comblent, la banquise se referme et dans son effort gigantesque elle brise comme verre le malheureux navire.

Alors va commencer vers le sud cette retraite presque sans espoir. Cinq traîneaux furent chargés des approvisionnements et munitions, un sixième fut destiné aux malades, trois autres portent les trois canots dont on espère bientôt se servir.

Vain espoir, la dérive continue toujours, et Long découragé écrit sur son registre : « Peiner comme des chevaux pendant dix ou onze heures par jour et ne pas arriver à deux kilomètres n'est guère encourageant, mais savoir qu'à chacun de ces kilomètres conquis au prix de tant de fatigues, la marche de la glace vers le nord-ouest vous en enlève trois, voilà qui me donne de bien plus graves inquiétudes ! »

Pourtant le 10 juillet on entrevit une terre ; mais l'obstacle formé par les glaces cahotiques était tel qu'on ne put y aborder que le 29. Ce n'était pas encore la nouvelle Sibérie, bien que située sur la même longitude, mais elle était située à une latitude de beaucoup supérieure 77° 15'. Long la nomma terre Bennett et en prit possession au nom des États-Unis. On s'arrêta huit jours à l'île Bennett pour se reposer des fatigues d'une retraite qui durait depuis six semaines. Les naufragés

(1) L'île Jeannette est située par 76° 43' 20" de latitude nord et 160° de longitude est du méridien de Greenwich.

(2) L'île Henriette est située par 77° 8' de latitude nord et 157° 43' de longitude est du méridien de Greenwich.

tuèrent quantité d'oiseaux pour les frire dans la graisse d'ours : de clairs ruisseaux leur fournissaient une eau délicieuse : ce fut leur dernier répit !

Le 4 août on reprit la marche vers le sud, mais la marche devenait de plus en plus pénible. La bande de chiens diminuait à vue d'œil. Il en était de même pour les vivres. A la date du 18 Long écrit : « Voilà le pain fini ». Enfin le 30 août on aborde à l'archipel de la nouvelle Sibérie : il ne restait plus qu'un seul chien, mais on allait avoir la mer libre : 150 kilomètres séparaient de la terre ferme ; on allait pouvoir effectuer la traversée à l'aide des canots et Long se réjouit. « Pour la première fois depuis deux ans, dit-il, nous foulons donc une belle et bonne terre. Je respire enfin ! Le gazon et la mousse que je sens sous mes pieds les réchauffent aussitôt. On s'empresse de dresser les tentes sur la plaine verte ». On tua deux rennes, on se reprit à espérer.

Le 12 septembre on s'embarqua ; mais dès le jour du départ, la mer devint furieuse : un des canots disparut englouti avec tous ceux qui le montaient. Un autre, commandé par l'ingénieur Melville, entra dans la Léna. C'est celui que mentionnait la dépêche du 20 septembre.

Le lieutenant Long et ses compagnons avaient pu aborder plus à l'ouest, malheureusement en un lieu désert. Sa situation était absolument désespérée : voici comment lui-même l'exprime : « Quand nous abordons, nous sommes trempés, et pourtant il faudra dormir sur le sol mouillé. Nous avons fini nos conserves, il ne nous reste que trois jours et demi de rations, du pemmican et du thé. Nous sommes à 175 kilomètres au moins de l'établissement russe le plus rapproché. Nous sommes tous exténués sous le poids des fardeaux ; les uns boitent, les autres gémissent en enfonçant dans la neige jusqu'aux genoux ». Mais il veut espérer quand même, car il a ouvert pour se reconforter son livre d'évangiles et l'évangile du jour renferme ces mots si appropriés à la situation : « Ne prenez aucun souci de votre vie, ni de ce que vous mangerez, ni de ce que vous boirez, ni comment vous serez vêtu : la vie n'est-elle pas plus que la nourriture et le corps plus que le vêtement ? »

Long a bientôt pris son parti. Il envoie dans la direction du nord, pour chercher du secours, deux hommes résolus : ils rejoignirent la troupe de Melville : celui-ci organisa une expédition de secours qui ne découvrit personne. Il revint une seconde fois, et, le 24 mai 1882, dans le delta de la Léna il retrouva le corps du capitaine Long avec deux de ses compagnons. La petite troupe s'était enfoncée dans la direction du

sud jalonnant la route de ses morts. Mais le mieux est de laisser ici la parole au carnet de Long, si poignant dans sa simplicité.

25 septembre. « Le dîner fini, il ne nous reste rien ! nous avons soupé avec un peu de thé et 130 grammes de pemmican ».

26 septembre. « Ericksen a un ulcère sous la plante du pied ; il peut encore marcher, mais pas longtemps. Nous dinons comme nous avons soupé hier, de thé et de 130 grammes de pemmican. Il nous en reste encore pour trois repas semblables, puis le chien nous fournira une suprême réserve ».

27 septembre. « Sauvés. Alexey a tué un renne. Au dîner, nous dévorons 20 kilogrammes entre nous quatorze affamés et il nous reste trois jours de rations à 450 grammes par jour ».

1^{er} octobre. « Cent onzième jour de notre voyage sur la glace : nous avons déjeuné avec 225 grammes de viande et du thé. Dîner semblable ».

3 octobre. « Je fais abattre notre pauvre chien ».

6 octobre. « Le pauvre Ericksen est mort, mais le sol est trop dur et nous n'avons pas d'instruments pour l'entamer. Le fleuve sera le tombeau d'Ericksen. On pratique une ouverture dans la glace, on y descend le corps enveloppé dans les lambrequins d'une tente comme linceul, et trois volées de nos Remingtons lui rendent les honneurs funèbres ! »

7 octobre. « Nous prenons à déjeuner notre dernière portion de chien et notre dernière feuille de thé. Dieu qui nous a secourus jusqu'ici ne nous laissera pas mourir de faim ! »

8 octobre. « Nous déjeunons avec une once d'alcool par pinte d'eau chaude. L'esprit-de-vin, dit le docteur, prévient les tiraillements d'estomac, il empêche celui-ci de bramer après la nourriture, et, à la dose de trois onces, entretient les forces vitales ».

9 octobre. « Alexey a tué trois ptarmigans pour le souper ».

10 octobre. « Nous n'avons plus d'alcool, nous soupçons d'une cuillerée de glycérine, et nous sommes tous faibles et exténués ».

12 octobre. « Nous avons épuisé la glycérine et les dernières feuilles de thé ».

13 octobre. « Nous déjeunons de thé de saule ; si Dieu ne se montre, nous sommes perdus ».

14 octobre. « Alexey a tué un ptarmigan pour notre souper, mais nous avons déjeuné de thé de saule et d'une cuillerée à café d'huile d'amande douce ».

16 octobre. « Alexey est mort ».

20 octobre. « Cent trentième jour. Beau soleil, grand froid, Lee et Kaack sont à bout.

Vendredi 21 octobre. « Cent trente et unième jour. Vers minuit le docteur et moi nous trouvons Kaack mort entre nous deux. Lee est mort à midi. J'ai lu la prière des agonisants quand il allait finir ».

Dimanche 23 octobre. « Tous très faibles, lu une partie du service divin. Nos pieds sont très douloureux, nous n'avons plus de chaussures ».

Lundi 24 octobre. « Nuit très dure ».

Mardi 25 octobre. « Cent trente-cinquième jour ».

Mercredi 26 octobre. « Cent trente-sixième jour ».

Jeudi 27 octobre. « Cent trente-septième jour. Iversen est à l'agonie ».

Vendredi 28 octobre. « Cent trente-huitième jour. Iversen est mort ce matin de bonne heure ».

Samedi 29 octobre. « Cent trente-neuvième jour. Diessler est mort cette nuit ».

Dimanche 30 octobre. « Cent quarantième jour. Boy et Görtz morts dans la nuit. M. Collins est mourant ».

Là s'arrête le carnet de Long. A ce moment trois hommes survivaient encore, lequel mourut le dernier ?

Melville dans son rapport déclare qu'il trouva le lieutenant Long et le docteur Ambler étendus côte à côte, le cuisinier chinois étant couché en équerre avec les deux autres, les pieds dans l'endroit où avait été le feu. La bouilloire était là, pleine de fragments de glace et de feuilles de saule polaire. « Je recueillis les objets semés autour de ces morts, ajoute l'ingénieur. Le carnet tenu depuis notre départ gisait à trois ou quatre pieds en arrière du capitaine. Il semble qu'il l'aura jeté par dessus son épaule en se couchant pour le dernier sommeil ».

Tel fut l'épilogue de ce drame. Pas plus que la mer libre de Kane n'existait la Polynia de Wrangel. Il fallait s'incliner devant l'évidence et reconnaître que le pôle était protégé contre toute tentative humaine par son impénétrable ceinture de glace.

NANSEN.

C'est cependant au moment où il semblait qu'on dût désespérer de l'avenir que l'audace et la sagacité d'un homme devaient le mener plus près du pôle qu'aucun des explorateurs précédents ; et cela, sans

aucune perte, le plus simplement du monde, en apparence du moins. Chose curieuse ; c'est précisément le désastre de la *Jeannette* qui détermina en grande partie l'entreprise de cet intrépide qu'est le Norvégien Nansen, mais il n'est pas hors de propos de consacrer quelques lignes à cette curieuse physionomie.

Le Docteur Nansen a une sœur fixée à Paris, M^{me} Bolling ; elle n'a pas refusé de faire connaître quelques détails intimes du temps où elle et son frère jouaient ensemble dans la neige des jardins de Christiana.

C'est ainsi que nous savons que Fridtjof Nansen naquit à Christiana en 1861. Dès sa plus tendre enfance, ce fut un rêveur. Il lui arrivait le matin en se levant de laisser écouler un intervalle considérable entre sa première et sa seconde chaussette, rêvant... il lui aurait été difficile de dire à quoi. Il se manifesta aussi curieux, démontant pièce à pièce la machine à coudre de sa mère et la remontant ensuite après avoir étudié le mécanisme, ou bien trouvant au grenier une caisse de fusées et de pièces d'artifice qu'il fait éclater sous prétexte de voir ce qu'il y a dedans. Mais il se montre aussi cœur généreux en même temps que tête froide avec le sentiment de l'à-propos. C'est ainsi qu'un soir, ou plutôt un matin, revenant d'un bal avec un de ses amis, il aperçoit deux femmes poursuivies par trois individus de mauvaise mine. S'interposer n'est que l'affaire d'un instant pour nos deux jeunes gens : mais la partie n'est pas égale, ils risquent de succomber sous le nombre : alors Nansen écarte le revers de son pardessus et montrant son habit constellé de décorations, il s'écrie avec autorité : « Ignorez-vous qui je suis ! » — Intimidés, les malandrins se retirent ayant pris pour un gros personnage ce jeune homme si élégant et si décoré. Or c'étaient les accessoires du cotillon que Nansen venait de danser ! (1).

Dès l'âge de huit ans, il courait sur la glace, monté sur ces immenses patins que les Norvégiens nomment des *skis*. Il s'exerçait à escalader les pentes glacées, à sauter les précipices et les crevasses par des bonds de 25 à 30 mètres. Il ne tarda pas à devenir le plus habile patineur de la contrée. « Il nous causait des frayeurs extrêmes, dit M^{me} Bolling. Au plus fort de l'hiver, par 30 degrés de froid, il s'en allait et restait

(1) J'emprunte tous ces détails à un article de M. Adolphe Brisson dans le journal le *Temps*, n° du 27 mars 1897.

deux jours dans la montagne, couchant à la belle étoile, se nourrissant d'un morceau de pain. » A vingt ans il fit un voyage sur les côtes orientales du Groenland ; il faut bien que jeunesse se passe ! A 27 ans il accomplit une chose que nul n'avait faite avant lui, la traversée du Groenland de l'ouest à l'est : cela suffisait déjà pour rendre son nom illustre. Mais il avait la nostalgie des régions polaires : déjà alors, il méditait sa grande expédition. Il lui subordonnait toutes les circonstances de sa vie ; même les plus douces : il rencontre une jeune fille charmante, il l'aime, il est payé de retour : « Je vous aime Eva, lui dit-il, mais il est bien entendu que j'irai au pôle nord. Cela voulait dire, il est bien entendu que pendant des mois, pendant des années, nous serons sans nous voir, et que vous n'en souffrirez pas. Loin d'en souffrir, la jeune femme accepta résolument les projets de son mari ; elle s'est résignée sans arrière-pensée à la séparation, aux angoisses de l'attente ; c'est elle qui a voulu baptiser le navire, et elle l'a appelé le *Fram*, c'est-à-dire *en avant* !

Nansen était bien l'homme qu'il fallait pour conduire cette expédition vers l'inconnu !

En 1884 on signale au cap Julianehaab, à l'extrémité S.-O. du Groenland, la découverte de débris du naufrage de la *Jeannette*. La triste épave avait été portée là par la dérive de la glace elle-même. Cela confirmait l'opinion des officiers du malheureux navire, que s'il pouvait résister à la pression des glaces, il déboucherait dans l'Atlantique entre le Spitzberg et l'île aux Ours.

Dans cette dérive deux hypothèses se présentaient. La première, peu probable d'ailleurs, c'est que l'épave cheminant en ligne droite avait passé sinon au pôle même du moins très près de là. La seconde, beaucoup plus conforme aux observations faites par les marins du *Teghetoff* et de la *Jeannette*, était que l'épave avait décrit une courbe irrégulière autour du pôle, en se rapprochant peut-être assez près de ce point mystérieux. Dans tous les cas elle avait parcouru cet immense champ de glace qui s'étend entre le détroit de Behring et la mer de Baffin. C'est cela qui frappa l'esprit observateur de Nansen : il résolut de refaire ce voyage, sans trop se flatter toutefois de parvenir au pôle, mais poussé par le désir de voir des choses nouvelles. Lui-même le déclare nettement dans son journal : « Je me proposais, non pas d'atteindre l'axe septentrional de notre sphéroïde mais d'explorer les immenses espaces encore inconnus qui l'entourent. Seule, l'étude de

ces déserts a été le but de mon voyage » (1). Pour ce faire, Nansen résolut de s'aller échouer dans les mêmes parages que la *Jeannette*, courant au-devant de ces glaces que ses devanciers avaient toujours cherché à fuir jusqu'alors. Selon sa pittoresque expression, il voulait prendre un *billet de glaçon*.

Il fallait d'abord se procurer des ressources. Nansen commença une campagne de conférences dans son propre pays où il trouva un chaleureux accueil. Le parlement de Christiania vota un subside de 385.000 francs, une souscription publique en produisit 250.000.

Restait à aménager le navire destiné à cette étrange entreprise. Nansen a ceci de particulier, c'est qu'après avoir conçu un projet en apparence d'une folle témérité, il ne néglige aucune des nécessités pratiques de l'exécution. Il prévoit tout, il contrôle tout par lui-même, jusqu'au plus petit détail, et il met ainsi toutes les chances de son côté. « Nous sommes, dit-il, comme le rameur dans son kayak, il sait bien qu'un faux coup de pagaie le ferait chavirer et l'enverrait dans l'éternité : pourtant, il va son chemin en toute sérénité, car il sait qu'il ne donnera pas ce faux coup de pagaie » (2). Donc rien ne fut laissé au hasard. « La construction du *Fram* a demandé deux années. C'est un navire d'une force peu commune, sa charpente, faite de chêne d'ur d'Italie est épaisse de 30 centimètres. Mais, malgré les précautions de construction, le *Fram* n'eut pas été assez solide si je n'avais pris soin de lui donner une forme particulière, car la force de la glace est capable d'écraser tout ce qu'elle saisit dans son irrésistible étreinte ». En conséquence, le *Fram* fut construit presque rond « disposé de façon à pouvoir glisser entre les masses de glace comme un noyau de cerise entre les doigts » (3). Plusieurs revêtements, mauvais conducteurs alternés, linoleum, feutre goudronné, liège, et au plafond un véritable matelas de poil de renne garantissaient contre le froid les appartements intérieurs éclairés par l'électricité que produisait la machine en cours

(1) Mes citations seront empruntées à l'excellent ouvrage de M. Charles Rabot, intitulé : *Fridtjof Nansen vers le pôle*. Je donnerai alors la page. D'autres fois ce seront les notes que j'ai prises pendant l'exposé que Nansen a fait lui-même au Trocadéro. Je ne donne alors aucune référence.

(2) Nansen à Rouen, *Bulletin spécial de la Société normande de géographie*, page 74.

(3) Nansen à Rouen, page 58.

de marche, ou un moulin à ailettes quand on était au repos. On avait des vivres pour cinq ans, tous les instruments nécessaires.

L'équipage fut trié sur le volet. Les volontaires étaient accourus en foule acceptant les plus modestes emplois pour être de l'équipage. Tel le lieutenant de l'armée norvégienne, Hansen qui devint chauffeur. Les 13 hommes de l'équipage étaient résolus à tout, la plupart déjà rompus aux caprices des mers arctiques, presque tous pères de famille, comme leur chef qui écrit à leur sujet : « Qu'est-ce qui les a entraînés avec moi ? — le profit ? il n'y en a aucun. — Les honneurs ? la gloire ? c'est bien incertain. Non, c'est la soif d'action, la même aspiration à dépasser les limites du connu qui inspirait déjà ce peuple au temps des Sagas (1).

C'est dans ces conditions que le 24 juin 1893, à minuit, Nansen et ses compagnons partirent de Christiania pour le Nord.

Et maintenant, quel fut ce voyage, c'est ce que je vais dire en deux mots.

Nansen et ses compagnons prirent leur billet de glaçon le 24 septembre 1893 à hauteur des îles de la Nouvelle Sibérie. Pendant de longs mois ils dérivèrent, suivant le caprice de la banquise. Bientôt il devient évident que malgré son mouvement ascensionnel vers le nord, le *Fram* ne passerait pas au pôle même, et de fait, il arriva à la latitude de 85° 55' ; mais déjà auparavant Nansen avait pris l'audacieuse résolution d'abandonner son navire et de pousser une pointe vers le Nord sur la glace, aussi loin qu'il pourrait s'avancer : « C'est pour cela, a-t-il écrit, que la Norvège a donné son argent ». Et il part avec un héroïque compagnon, Johansen. Le 8 avril 1895 ils atteignirent 86° 13' 16'', la plus haute latitude atteinte par l'homme. Puis ils revinrent sur leur pas, parvinrent à gagner l'archipel François-Joseph le 16 mai 1896 où ils eurent la bonne fortune de rencontrer l'expédition anglaise de Jackson qui les rapatria. Quant au *Fram* il était resté soudé à son glaçon jusqu'au 3 juin 1896 et le plus simplement du monde rentra en Norvège presque en même temps que le chef de l'expédition.

Et c'est tout, et cela paraît tout simple, et ceux qui, comme nous, ont entendu Nansen dans la mémorable séance du Trocadéro sont confirmés d'abord dans cette première opinion. Voici mes notes

(1) Vers le pôle.

prises sur la vie à bord du *Fram* : « Lever à huit heures, déjeuner de pain dur, de fromage, de bœuf ou de mouton salé, de jambon, langue ou lard fumé, de caviar, morue ou anchois ; en plus des biscuits de mer anglais avec de la marmelade d'orange ou quelque compote. Trois fois par semaine du pain frais et souvent du gâteau. Comme boisson, du chocolat, du thé, du café. Après le déjeuner travaux divers, un tour de banquise en manière d'apéritif. Après le dîner, séjour à la cuisine transformée en fumoir ; puis sieste et reprise du travail jusqu'à six heures, moment du souper. Pour finir la journée on fumait à la cuisine, puis on se réunissait au salon pour se livrer à la lecture ou à des parties de cartes interminables ou à des parties d'échecs dont l'enjeu était la ration de pain frais. Souvent l'un ou l'autre se mettait à l'orgue (un orgue de barbarie) ; à moins que Johansen ne prit l'accordéon pour jouer : *Oh ! Suzanne* ou bien *la marche de Napoléon au travers des Alpes sur un bateau*, et Nansen ajoute : « Nous ressemblions à des cochons gras, un ou deux d'entre nous prirent du ventre et un double menton, j'avais honte de la vie que nous menions à l'abri de tout péril ».

C'est à cette vie que l'explorateur va s'arracher pour marcher vers l'inconnu. Remarquez bien qu'en quittant le *Fram* il avait la certitude de ne pas le trouver au retour ; lui-même a écrit : « Un long et terrible voyage que cette marche vers le pôle ! jamais pareille entreprise n'a été tentée. Nous n'avons aucun point de retraite, pas même une terre désolée. Pendant que nous avancerons vers le nord, le *Fram* continuera sa dérive. Jamais ensuite nous ne pourrons le rejoindre » (1). Représentez-vous ces deux hommes, Nansen et Johansen, se faisant abandonner sur un désert de glace, à des centaines de lieues de tout secours humain, emportant pour toute ressource deux kayaks de toile à la mode des Esquimaux et 650 kilogrammes de provisions ou d'instruments répartis en trois traîneaux, traînés par 26 chiens. Et ces deux hommes font cela parce que c'est le *devoir*. « Lorsque toutes les précautions ont été prises, le devoir est de marcher en avant (2) ».

A partir d'alors tout change pour eux. « La nuit, le thermomètre tombe à 42 degrés sous zéro. Pendant la journée, nos vêtements se couvrent d'une cuirasse de glace : le soir, à la chaleur des sacs de

(1) Vers le pôle, p. 181.

(2) Vers le pôle, p. 164.

couchage, cette croûte, en fondant, nous imprègne d'humidité ». A la date du 25 mai Nansen écrit : « Une fois le soir arrivé, le besoin de sommeil est invincible. Nos yeux se ferment malgré nous. A peine étendus, nous nous endormons profondément. Le campement est généralement établi à l'abri du vent, derrière un hummock. Pendant que Johansen s'occupe des chiens, je dresse la tente et prépare le souper. Le menu se compose tantôt d'un ragoût de pemmican et de pommes de terre séchées, ou d'un gratin de poisson, tantôt d'une soupe de pois, de fèves ou de lentilles avec du pemmican ou du biscuit. Les manches de ma jaquette sont dures comme de la pierre et leur frottement contre mes poignets ouvre dans la chair de profondes entailles. La blessure que j'ai au bras droit ayant été mordue par la gelée, la plaie devint de plus en plus profonde et atteignit l'os. Vainement j'essayai de la protéger à l'aide de bandes de pansement, elle ne se ferma que l'été suivant. Probablement, toute ma vie, j'en garderai la cicatrice. Une fois dans les sacs de couchage, les vêtements dégèlent lentement, aux dépens de notre calorique animal. Nous avons beau nous serrer l'un contre l'autre, pendant plus d'une heure et demie nous claquons des dents avant de ressentir un peu de chaleur (1) ».

Le 31 mars Johansen tombe dans une crevasse qui s'est ouverte sous ses pas dans la glace. Il en sort à l'état de glaçon. Ses jambes sont devenues deux piliers de glace qu'il faut faire dégeler dans le lit-sac où le met Nansen. S'imaginer-t-on la force de résistance et la robustesse de tempérament qu'il faut avoir pour sortir vivant de pareilles épreuves ! Si encore seulement la route était bonne ! mais on chemine au milieu d'un enchevêtrement d'énormes blocs de glaçons. Il faut sans cesse relever les traîneaux chavirés, les porter pour leur faire franchir des pas dangereux, exciter les chiens, les frapper, être cruel avec eux : dure nécessité pour Nansen. « Nous détournons les yeux, dit-il, et nous nous endurcissons en raisonnant ». Le 5 avril Nansen écrit : « Devons-nous essayer d'atteindre le 87° degré, je doute que nous y parvenions si la glace ne s'améliore pas ». Au 6 avril : « Je suis arrivé aux limites du désespoir. Nous irons cependant de l'avant un jour encore afin de constater si la glace est réellement aussi mauvaise qu'elle le paraît du sommet de l'amoncellement ».

Le 8 avril, Nansen planta le drapeau Norvégien sur un bloc de

(1) Vers le pôle, p. 194.

glace, par 86° 14' de latitude et 95° de longitude, exactement à 418 kilomètres du pôle, la distance qui sépare Paris de Mâcon.

Ce n'est pas sans tristesse que ces deux vaillants reprirent la route du sud, mais ils n'étaient point des fous et ne voulaient pas aller au delà de l'extrême limite du possible. Dès le 9 avril ils commencèrent leur retraite avec le cap Fligely de la terre François-Joseph pour objectif. Dans ce voyage de retour il fallut tuer les chiens l'un après l'autre pour les manger. A la fin de juillet ils arrivaient à la terre François-Joseph, mais ils n'étaient pas sauvés pour cela, car les deux amis ne pouvaient plus compter pour vivre que sur le produit de leur chasse. Heureusement phoques et ours étaient abondants, trop abondants même par moments. C'est ainsi qu'un jour, comme Johansen était occupé à dépecer un phoque, il ne vit pas venir un ours qui le surprit par derrière et le renversa. Nansen qui est à quelques pas n'ose tirer de peur de blesser son ami. « Vise bien, Nansen ! » s'écrie ce dernier sans perdre son sang-froid, et l'ours tombe mortellement blessé.

La saison s'avancait, Nansen crut prudent d'hiverner. Avec son ami, il construit une hutte n'ayant pour outils qu'un patin de traîneau servant de pic, une défense de morse fixée à une traverse en guise de pioche et une pelle faite de l'omoplate d'un phoque. Malgré tout le sol fut creusé de 90 centimètres, un mur de même hauteur fut élevé, ce qui donnait 1^m 80 et permettait aux deux troglodytes de se tenir debout dans leur cabane large de trois mètres. Accoutrés de peaux de bête pour se protéger du froid, ils passèrent de longs mois dans l'inaction la plus complète. « Si seulement nous avions eu un livre, écrit Nansen ; mais les tables de navigation et un vieil almanach sont les seuls livres que nous ayons à notre disposition .. quoi qu'il en soit, la vue de ces caractères imprimés est pour nous un réconfort. C'est le faible lien qui nous rattache encore à la civilisation (1) ». Et malgré tout, les choses se passent bien, ou à peu près. Il fallait entendre au Trocadéro Nansen dire avec bonhomie : « Malgré quelques petits ennuis, l'hiver se passa en bonne santé ».

C'était du reste merveille de voir la simplicité avec laquelle ce héros à la manière antique disait des choses grandes. Je transcris mon carnet : « Enfin, le printemps vint, et avec lui les rayons du soleil.

(1) Vers le pôle, page 315.

La mer était libre dans l'ouest et le sud-ouest. Nous espérions faire rapidement dans nos kayaks la traversée jusqu'au Spitzberg. Nous nous nourrissions à cette époque uniquement de viande crue d'ours blanc et de graisse de phoque, mais nous nous attendions à trouver du gibier en route. Le 23 mai (1896) nous étions en eau libre, par 81° 5'. Nous aperçûmes alors une grande terre vers l'ouest, nous navigâmes à la voile et à l'aviron pour atteindre la côte du Spitzberg. Arrivés là nous avons eu l'agréable surprise de rencontrer le 18 juin l'expédition Jackson, établie à la côte, et nous reçûmes dans son campement la plus cordiale hospitalité. Nous apprîmes alors que nous étions arrivés au cap Flora (terre François-Joseph) et que nous avions gouverné à travers un détroit situé à l'ouest de celui d'Austria et plus large que celui-ci ». — Et c'est tout, l'explorateur a négligé de parti-pris tout l'effet qu'il pouvait tirer de la rencontre des deux revenants du pôle avec les représentants de la vie civilisée. La dernière phrase de son discours était encore d'une concision voulue mais singulièrement forte : « Le *Fram* arriva en Norvège sept jours après moi, mes calculs étaient justes ».

En effet, ce fut le 12 août que Nansen rapatrié toucha la terre de Norvège. Le 20 août il était à Hammerferst quand il reçut une dépêche lui annonçant le retour du *Fram*. Le 25, à Tromsø, tout l'équipage se trouvait réuni en parfaite santé. C'était une joie de plus pour Nansen que cette prompte réunion, lui qui avait écrit dès son arrivée au cap Flora cette phrase touchante : « Pourvu que le *Fram* ne soit pas revenu avant nous ; l'épreuve serait trop cruelle pour ceux qui nous attendent ! » (1)

Et certes, il connaissait bien ses compagnons, celui qui écrivait ces lignes ; car de son côté, celui qui commandait à bord du *Fram* en l'absence de Nansen, le capitaine Sverdrup écrivait sur son journal au moment où il se trouvait enfin libre de rallier la Norvège : « Nous rencontrons un bâtiment de Tromsø dont le capitaine vient de suite à bord du *Fram*. Naturellement, la première chose que nous lui demandâmes, ce fut : « Avez-vous des nouvelles de Nansen et de Johansen ? » Notre joie d'être sortis de la glace se changea en douleur quand il nous répondit négativement... Nous décidâmes d'aller jusqu'en Norvège pour avoir des informations décisives et de là repartir, s'il y avait lieu,

(1) Vers le pôle.

à la recherche de Nansen et de Johansen. Le matin du 21, nous débarquâmes à Sckeryo, et là, le directeur du télégraphe nous apprit que nos compagnons étaient arrivés avant nous. Cette nouvelle fut reçue avec une joie plus facile à imaginer qu'à décrire » (1).

Et maintenant comment expliquer ce fait que deux hommes seuls, abandonnés à eux-mêmes, aient pu ainsi triompher de tous les obstacles accumulés par la nature polaire et réussir là où tant d'autres avant eux avaient échoué ?

Il faut tenir compte d'une vigueur physique exceptionnelle dont sont doués les deux compagnons. Un jour, Johansen s'endort « lézardant au soleil », selon l'impression de Nansen. Or, le thermomètre marquait 26 degrés au-dessous de zéro !

Une autre fois, mal amarrés, les kayaks, unique espoir des explorateurs s'en vont à la dérive. Nansen seul sait nager : par une température de — 28° il n'hésite pas à se jeter dans l'eau. Dans un effort suprême il réussit à se hisser dans l'un des esquifs et à rattraper l'autre. Il avoue lui-même être à bout de forces, se sentir prêt à s'évanouir : un guillemot passe, c'est un gibier fin pour le repas du soir. Nansen saisit son fusil, et, tout transi qu'il est ajuste, tire et tue.

Ces deux hommes étaient unis par les liens d'une amitié inaltérable, jamais ils n'ont eu l'ombre d'une querelle. Dans la terrible conjoncture que je racontais tout à l'heure, Nansen, craignant une crampe se retourne et se met à nager sur le dos. Il voit Johansen arrêté au bord de la glace. « Pauvre garçon, dit-il, il ne pouvait se tenir tranquille et trouvait épouvantable d'être dans l'impuissance d'agir. Il m'a dit depuis que ces moments là étaient les plus durs qu'il eût jamais vécus » (2). Et certes, Nansen rend bien affection pour affection. Pendant le long hivernage, il regarde son compagnon dormir. « Je suis heureux, écrit-il, que sa mère ne puisse le voir en ce moment : elle aurait pitié de son garçon si noir, si sale, si déguenillé. Mais patience, il lui reviendra sain et sauf, frais et rose » (3).

Il est curieux de voir quel fond exquis de sensibilité possède ce rude chercheur de régions inconnues. En contemplant le sommeil de Johansen, il le voit sourire et il écrit : « Pauvre garçon, il doit rêver

(1) Nansen à Rouen, page 81 note

(2) Vers le pôle.

(3) Vers le pôle.

qu'il est dans sa maison avec ceux qu'il aime. Dors, dors et rêve... l'hiver s'écoule : ensuite ce sera le printemps, le printemps de la vie » (3). Au fur et à mesure qu'il s'avance vers le pôle, c'est sa femme, c'est sa petite fille au berceau qu'il revoit dans une vision constante. Et sur son livre de bord, à côté de graves remarques sur la longitude et la latitude on lit une petite note toute courte comme celle ci : « Liv a un an aujourd'hui ; c'est fête à la maison ». — ou bien : « Liv a deux ans : je ne reconnaitrais peut-être plus un seul de ses traits », ou encore : « Liv a trois ans : elle doit être une grande fille maintenant : pauvre petite, tu ne sais pas que ton père te manque ; mais, à ton prochain anniversaire, j'espère qu'il sera près de toi. Quels bons amis nous ferons : je te ferai sauter sur mes genoux, je te conterai des histoires du nord, d'ours, de rennes, de morses, de tous les animaux étranges du monde des glaces.... non, je ne puis supporter de penser à cela » (1).

Nansen est devenu illustre. Partout il a été reçu en triomphateur : Paris lui a ménagé un accueil splendide, comme seul il sait en faire : toutes les femmes voulaient voir Nansen, c'était le lion, le héros du jour ! La Société de Géographie lui a décerné sa grande médaille d'or, mettant ainsi le voyageur Suédois au-dessus de nos explorateurs Africains si héroïques aussi ; le prince Roland Bonaparte, Mécène éclairé de la Géographie, a convoqué dans son palais de l'avenue d'Iéna tout ce que Paris renfermait d'hommes éminents pour saluer Nansen. Il y a peut-être bien un peu d'engouement dans tout cela. Les esprits pratiques demandent quel pourra bien être le résultat palpable de l'expédition du *Fram*. Nansen n'a-t-il pas écrit lui-même : « Le désir d'atteindre le pôle est une suggestion de la vanité ? » (2)

C'est à cette objection que, dans un savant article du correspondant, M. de Lapparent oppose une réponse. Il rappelle que les sondages opérés par le *Fram* à une distance très rapprochée du pôle ont donné toujours des profondeurs de plusieurs milliers de mètres, profondeur qui n'est nulle part rencontrée à si courte distance des côtes et permet de conclure à la non existence d'une terre au pôle ; constatation de l'absence d'une mer libre dans ces régions ; découverte de la grande extension de l'influence du courant d'eau chaude qui partage le guetstream au large du Spilzberg. Il rappelle que les observations recueillies

(1) Vers le pôle, passim.

(2) Vers le pôle, page 98.

ont permis de conclure que la dérive de la banquise est due à l'action du vent, ce qui incite à croire qu'il est impossible d'aller au pôle en ballon. Une foule d'observations précieuses ont été faites au grand profit de l'histoire naturelle et de la géologie. Au point de vue pratique, M. de Lapparent estime que l'étude de toutes les observations polaires de 1894-1896 permettra de dresser des cartes du temps, qui, rapprochées de celles dressées en Europe, permettront de voir s'il y a liaison entre les variations météorologiques des régions polaires et celles de nos contrées. M. de Lapparent a démontré que les variations du climat de l'Europe occidentale ont pour principale cause la lutte du gulf-stream et du courant polaire au large de Terre-Neuve et surtout l'arrivée des ice bergs vers le sud. Ceux-ci, selon les circonstances, déterminent des cyclones qui s'abattent sur la Norvège ou sur l'Espagne. Dans le premier cas ils déterminent un appel des vents du sud, ce qui réchauffe la France, dans le second c'est un appel des vents du nord, et alors gare au froid. Or la venue des ice bergs est déterminée par ces mouvements plus ou moins intenses de la banquise dont Nansen a préparé l'étude et dont l'examen régulier apporterait un secours efficace à la prévision du temps. Et déjà M. de Lapparent se demande si l'on ne pourrait pas être amené à faire reculer les ice bergs qui jettent une telle perturbation dans la situation climatique de l'Europe.

Nansen, lui, ne va pas chercher les choses si loin. A ces amateurs passionnés de l'Utile, à tous les contempteurs du pur idéal, il répond par cette page qui sert de clôture à son livre et qui sera aussi la conclusion de cette conférence. Il se promène seul, le soir, sur la grève de Christiania au moment où vient de finir la fête donnée en son honneur et où s'éteint « la dernière braise des feux de joie » ; et il sent son cœur se fondre comme incapable de supporter tout ce bonheur. « Je ne pouvais, dit-il, m'empêcher de songer à ce pluvieux matin de juin où, pour la dernière fois, j'avais mis le pied sur cette grève. Plus de trois ans s'étaient écoulés ; nous avions travaillé, nous avions semé, et maintenant la récolte était venue. Dans mon cœur je sanglotais et je pleurais de joie et de reconnaissance. La glace et les clairs de lune des longues nuits polaires m'apparaissaient comme un rêve lointain, d'un autre monde — un rêve qui s'était enfui comme il était venu, mais que vaudrait la vie sans ces rêves ? »

active
ble et
grand
lique
laire
chies
entre
no
et de
eau
des
des
s le
uffe
pare
ents
et
du
tre
on

rs
ad
la
la
m
il
:
e
s

CARTE DE LA RIVIÈRE M'BOMOU

Nous avons la bonne fortune de pouvoir offrir aux lecteurs du Bulletin de la Société de Géographie de Lille la Carte topographique de la rivière M'Bomou, d'après le relevé d'un Membre de la Mission Marchand. — Nous remercions l'ami qui nous tient ainsi au courant des travaux de cette poignée de braves qui représentent la France au cœur du continent noir !

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1897.

**EU, LE TRÉPORT, DIEPPE, ARQUES-LA-BATAILLE,
ABBEVILLE, ST-RIQUIER.**

Excursion des 5, 6 et 7 Juin.

Directeurs : MM. E. CANTINEAU et Ch. DERACHE.

La Société de Géographie, en poursuivant son œuvre de vulgarisation, dirige ses efforts avec un sentiment de patriotisme qu'elle n'abdique jamais ; c'est ainsi qu'elle a déjà fait connaître presque toutes les plages de la Manche et du Détroit, dont la variété permet de satisfaire tous les goûts et tous les intérêts sans recourir aux stations balnéaires anglaises ou aux belges qui sont allemandes. Le Tréport et Dieppe, avec les petits trous pas cher qui sont leurs satellites, n'avaient point été visitées malgré leurs mérites, l'omission a été réparée par l'excursion du mois de

Juin dernier, que des visites historiques et archéologiques ont complétée ; nous allons la décrire (1).

Le 5 au matin, le rapide de 7 h. 55 emporte dans sa course vertigineuse une vingtaine de touristes vers les confins de la Normandie ; châteaux, usines, habitations et huttes quelconques défilent avec une vitesse fatigante aux yeux des voyageurs, aussi les géographes s'empressent-ils de renouveler gaiement connaissance entre eux, et d'autant plus agréablement que de nombreuses dames donnent au groupe le charme gracieux et sympathique dont elles ont le secret. On dépasse Douai, la fumée qui épaissit la brume matinale devient moins intense ; Arras démantelée étale ses récentes et belles constructions comme le papillon frais éclos déploie ses brillantes ailes ; son élégant beffroi domine la masse intéressante des vieux pignons et des toits séculaires. Puis les bocages et les moissons reparaissent, et la fraîche verdure règne surtout en maîtresse dans les nombreux marécages qui s'étalent le long de notre route ; celui de Fampoux a perdu sa sinistre célébrité. Ça et là de larges fosses encombrées sur leurs bords de briquettes grises ou noires séchant au soleil, nous rappellent le combustible de nos ancêtres gaulois, Atrébates, Morins ou Ménapiens. Les champs ici sont moins fertiles qu'en Flandre, mais bientôt, quand surgissent au loin, les tours et les nombreuses flèches ou clochetons gothiques qui ornent l'imposante basilique d'Amiens, des terres basses, mises en valeur par une belle culture maraîchère, nous rappellent St-Omer et les watergants de ses bas-faubourgs.

Maintenant, après un temps d'arrêt, nous courons vers Rouen et la fertilité du sol diminue encore, les ondulations s'accroissent, de larges espaces sont en jachère, les céréales sont maigres et sur les coteaux, de sombres bocages de sapins remplacent la vigne que Plin et Tacite nous disent avoir été généreuse de leur temps pour nos ancêtres.

Enfin voilà Abancourt, nous allons maintenant droit au but. La fertile vallée de la Bresle, vers laquelle nous avons bifurqué, est d'un aspect plus agréable à l'œil, l'aisance reparait avec la fécondité du sol, l'habitation devient moins misérable, un jardinier fleuri témoigne de la gaieté du maître confiant. Enfin, après avoir longtemps côtoyé la rivière, après avoir salué en passant la curieuse église d'Aumale, après avoir aperçu, se rapprochant, les gracieux arceaux et la flèche d'une cathédrale, le train s'arrête pour nous et nous débarquons bien sans regret, à 12 h. 32, dans la petite ville historique qui a pour nom la diphtongue trop souvent employée par les causeurs inhabiles. Peu d'instant après, traversant la Bresle en vue des murs du vieux château, nous nous souvenons à propos de Juvénal et de son *mens sana in corpore sano*, nous sentons du reste le besoin de soigner l'un par l'autre avant de visiter Eu.

Parfaitement et agréablement réconfortés, nous entrons immédiatement en campagne ; nous jetons un coup d'œil sur le château qui est de la fin du XVI^e siècle. Il est simple dans ses lignes mais imposant et sombre dans sa morne solitude, car la Comtesse de Paris habite un sien château de Randan (Puy-de-Dôme), et le prince héritier, Philippe d'Orléans, est à l'étranger.

Le château d'Eu et les 4,400 hectares du domaine furent mis à prix 5 millions en 1895 ; voilà ce qu'est devenue, dans la suite des siècles, la forteresse qui l'a

(1) Les deux phototypies qui accompagnent cette relation sont dues à l'obligeance de M. Pierre Bernard, Secrétaire de la Société de Photographie, qui a bien voulu une fois de plus prêter des clichés pour la Société de Géographie ; qu'il nous permette de lui témoigner ici notre reconnaissance.



CHEVET DE L'ÉGLISE D'EU

ANCIENNE COLLÉGIALE

précédé ; celle qui, dès Charlemagne, devait fermer aux Normands la riche vallée de la Bresle et qui devint bientôt au contraire l'une de leurs citadelles. Rollon, le premier duc de Normandie s'y établit ; plus tard, en 1049, Guillaume-le-Conquérant y célébra ses fiançailles avec Mathilde, fille du comte Baudouin de Lille ; on dit aussi que Jeanne d'Arc y passa quelques jours en prison. Le château actuel fut commencé par Henri de Guise le Balafre et achevé par la célèbre duchesse de Montpensier, Louise d'Orléans, la grande Demoiselle, qui y reçut souvent le brillant et galant duc de Lauzun, qu'elle finit par épouser malgré le roi, en 1669. Elle le donna ensuite au duc du Maine. Confisqué sous la Révolution, rendu par la Restauration, il revint par héritage en 1821 au roi Louis-Philippe I^{er}, qui l'embellit beaucoup. De nouveau confisqué en 1852, la troisième République le rendit au Comte de Paris qui, en mémoire de cette restitution, fit ériger en 1875, contre la terrasse de l'église, une fontaine en pierre ornée d'un minuscule dragon de bronze.

L'église St-Laurent, qui est en face du château, est l'une des plus belles collégiales de la Normandie ; elle est de style ogival primitif, mais elle a été depuis peu assez mal restaurée et alourdie. Le chevet est toujours magnifique, avec son ornementation légère, ses superbes arceaux à balustrades et à clochetons, mais la pierre en est fruste et des fleurs rustiques poussent dans les joints, nous voyons même un arbuste ajouter le pittoresque à l'art en ombrageant l'un des arcs-boutants. Toute l'église est édifiée sur une assise empierrée à contreforts. La nef n'est point large, mais longue et haute, elle est soutenue par des piliers en faisceaux ; le chœur est surélevé et fermé par une belle clôture du XVI^e siècle. Un gardien nous montre les reliques de saint Laurent († 1181), la célèbre vierge d'Anguier, les chandeliers en bois sculpté et les canons minuscules couronnant la chaire pour rappeler le don des stalles du chœur par le duc de Dourbes, grand-maître de l'artillerie de France. Un souterrain fait communiquer le château avec l'église et la crypte où se trouvent 10 sarcophages surmontés d'anciennes statues de marbre et de pierre, de princes et de princesses de la maison d'Artois ; l'une d'elles est remarquable par les fleurs de lis de bronze qui sont incrustées sur la tunique et trois d'entre elles ont la figure et les mains en marbre transparent.

Nous nous rendons alors au collège, pour admirer, dans la chapelle, les deux superbes mausolées du duc Henri de Guise et de son épouse Catherine de Clèves, ornés chacun de deux statues représentant les défunts couchés et agenouillés ; des anges, des statues, des bas-reliefs rendent ces tombeaux très remarquables. Ce collège fut l'œuvre des Jésuites appelés par Catherine de Clèves ; sa façade en pignon à volutes couronné d'un demi-cercle est du type adopté par ces religieux.

La ville, elle aussi, a encore un certain cachet d'ancienneté ; on y voit quelques vieux pignons et des toits à lucarnes. Eu, qui a 5,000 habitants, est le chef-lieu d'un canton de l'arrondissement de Dieppe ; elle existait déjà sous la domination romaine ; au Moyen-Age, ce fut un fief important tour à tour possédé par les Maisons de Lusignan, de Brionne, d'Artois, de Guise, de Clèves et de Penthievre.

LE TRÉPORT. — Des voitures nous conduisent alors au Tréport, par la belle route qui longe l'immense parc du château ; quand nous passons au sommet des ondulations, nous apercevons les bocages touffus dans lesquels se perdent les silhouettes de la ferme qu'on peut visiter et du belvédère ; puis on descend dans la vallée et bientôt apparaît une échancrure taillée dans la falaise, au fond d'une petite baie. C'est là l'estuaire de la Bresle, où se trouve le port de Tréport-Mers, à cheval sur deux provinces et aussi sur deux départements ; tandis que sur la rive gauche s'élève la ville du Tréport faisant partie de la Seine-Inférieure et de la

Normandie ; sur la rive droite, Mers, sa rivale, ou son associée, est aux confins de la Somme, au S. de la Picardie.

Nous entrons au grand galop dans les rues du Tréport, jusque sur la place en face du Casino ; nous visitons rapidement le nouveau bâtiment, digne maintenant de l'admirable plage, si bien fréquentée, qui s'étale à nos yeux ; une Société particulièrement bien inspirée, dont un Lillois est Président, a opéré cette transformation profitable à tous ; on travaille activement à terminer le décor, il faut être prêt dans un mois, à l'ouverture de la saison ; le succès est assuré, nos souhaits sont superflus. De la terrasse qui s'étend le long de la façade, on embrasse d'un seul coup d'œil, toute la rade limitée à gauche et à droite par de pittoresques falaises à pic. Près de là, quelques rues étroites, bordées de maisons d'un aspect typique, conduisent au pied d'un escalier de 380 marches qui mène en haut de la falaise. Là s'étendent d'immenses pelouses fleuries et nous y voyons le grand calvaire de fonte érigé le 28 août 1887, portant comme inscription cette réminiscence sentencieuse : *Cruz stat dum volvitur orbis*, qui sur cette crête déserte, battue et minée par les vagues, au bord d'un abîme de près de 100 mètres, devant le grandiose spectacle des vastes horizons, fait naître chez le visiteur, charmé ou ému, des pensées philosophiques à l'unisson de son caractère.

Après un court repos, nous redescendons vers la ville dont nous venons de voir la disposition générale. La petite baie est bien abritée, le port l'est parfaitement ; la ville peut suffire à tous les besoins de distraction des touristes ; près de la plage et du Casino est la ville basse avec les maisons du port ; au-dessus se trouve la ville haute étagée sur un éboulis ancien, un escalier de 73 marches pavé d'énormes silex équarris conduit à l'église St-Jacques majestueusement assise sur le point culminant et dont la solide tour carrée repose sur un curieux et grand porche qui sert de passage entre deux quartiers. À l'intérieur, on remarque les belles clefs de voûte à pendentifs qui sont dans les trois nefs ; un navire en argent s'y balance au gré du courant. . . . d'air, c'est un ex-voto de la reine Marie-Amélie offert en 1838, au départ du prince de Joinville pour la Vera-Cruz. En descendant de l'église au port nous passons par une voûte sous la vieille tour carrée du XI^e siècle, qui fait partie de l'Hôtel de Ville, de construction moderne.

MERS. — De l'autre côté de la rivière que l'on gagne par un pont en fer récent qui conduit à la gare, on trouve bientôt une plage bordée de galets, avec un quai superbe garni d'une longue rangée de chalets et de villas, dont l'architecture est des plus fantaisistes visant à satisfaire les goûts les plus excentriques, ils sont baptisés au caprice de l'imagination réaliste ou poétique de l'occupateur cherchant loin de chez lui un contraste qui semble le reposer de l'art et de l'esthétique devenus trop sérieux.

Le Casino de Mers est encore la modeste construction des débuts ; après un dédaigneux regard, nous trouvons, au pied de la falaise, le chemin de l'église, sentier de chèvre d'où les pierres roulent en sautillant ; le vieux monument nous laisse rêver, tout modeste et fruste, entouré du cimetière et dominant la plage, c'est le passé qui voit naître l'avenir.

De là, par un sentier qui serpente en de verdoyantes ondulations, où le réséda dispute la place au thym sauvage, nous montons à N.-D. des Flots, grande statue en fonte dorée de 2^m 50 de haut, hissée sur un piédestal de 5 mètres portant cette inscription : *Ave Maris stella*, en effet, elle brille comme une étoile, mais ce ne sont que les rayons du soleil qu'elle reflète. De ce point culminant de la falaise, et tout en revenant le long de la crête escarpée, nous jouissons d'un spectacle magnifique ; le soleil, déjà baissant, dore de lucurs fulgurantes les vagues légères

qui viennent en moutonnant s'effranger sur la plage ; là, deux villes jumelles sont incrustées dans la falaise entre l'immensité de la mer qui se perd dans le ciel à l'horizon, et le splendide panorama terrestre où les collines, les bois et les clochers se découpent en tons variés sur le céleste azur. C'est bien le Tréport-Mers des baigneurs enthousiastes, dont le soleil fait étinceler et le tableau et le cadre.

Cependant l'heure passe, il faut regagner la gare et rentrer à Eu ; là, réunis dans la belle salle à manger de l'hôtel du Commerce, nous restons encore sous le charme des grandes et belles choses entrevues aujourd'hui, en les faisant le sujet d'une bien agréable et savante conversation qui se prolonge dans la promenade du soir.

DIEPPE. — Le 6 Juin, dès 7 h. 30, selon le programme, le train nous emporte vers Dieppe, bien lentement, car nous n'y arrivons qu'à 8 h. 45, et la distance est de 34 kilom. ; mais nous retrouvons le paysage coquet de la veille, les chaumières tapissées d'innombrables roses jaunes ou rouges, les jardinets couverts d'œillets blancs et, de place en place, des échappées verdoyantes et pittoresques. Nous arrivons dans la vallée de l'Arques dont nous côtoyons le cours impétueux qui roule encaissé dans un lit de 3 mètres ; sur les flancs des collines défilent les champs et les bois. En face d'Arques-la-Bataille nous apercevons le coteau où fut vaincu le parti de la Ligue en 1589, et la pyramide commémorative de la victoire d'Henri IV. Peu d'instants après, la grande gare de Dieppe ouvre ses portes à la foule de Parisiens, de Rouennais et de..... Lillois qui n'attendent pas que la mer soit bonne pour lui rendre visite, il leur suffit qu'elle soit belle comme elle l'est aujourd'hui.

En sortant de la gare, l'impression première laisse à désirer, la vue se porte sur de vastes chantiers où des tas de bois et de charbon, des amas de tonneaux et de cordages, gisent dans les capricieuses combinaisons d'un savant désordre ; mais, à quelques pas, la ville étale ses superbes hôtels et ses promenades verdoyantes. Nous nous hâtons de nous y rendre, conduits par un bien aimable cicerone, le Directeur de la Manufacture des Tabacs, qui du reste est Lillois et ami personnel de l'un des organisateurs.

Nous traversons le pont qui sépare les bassins de Bérigny et Duquesne, pour nous rendre par la douane et les quais jusqu'à l'église St-Jacques, merveille de style ogival avec toutes ses variétés : magnifique portail XIV^e siècle flanqué de contreforts à tourelles, plateformes à gargouilles, grande tour carrée dont le troisième étage à galerie est très orné. A l'intérieur, la richesse n'est pas moindre : les verrières, la balustrade du chœur de style flamboyant, les clôtures des chapelles, les clefs de voûte, les tableaux, les 40 stalles XV^e siècle, le bel escalier Renaissance du Trésor, etc., sont d'un grand intérêt archéologique. A côté de l'église, sur la place Nationale, est la statue de Duquesne (1610-1688), le vainqueur de Ruyter, sur les côtes de Sicile en 1676. On rencontre dans ce quartier des vieilles maisons du XVII^e siècle, avec des fenêtres ornées de volutes et celles des toits formant pignon terminal de la façade ; elles datent du bombardement de 1694, où les canons anglais détruisirent presque toute la ville ; les constructions sont généralement en pierre calcaire du pays, espèce de craie, souvent altérée ; le grès y est rare.

Nous suivons alors la grande rue où se presse la foule endimanchée des promeneurs, la femme du peuple s'y rencontre encore, la tête serrée dans la coiffure particulière au pays ; mais les Parisiens ont fait de Dieppe une ville de luxe où la vie confortable est chère. Nous voyons ensuite la fontaine de la Paix, l'église St-Remy, de style bâtard avec une seule tour et un triple portail ; puis l'hôtel de ville, le musée, le théâtre, etc., qui n'ont rien de monumental ; le casino lui-même est vaste mais sans attrait caractéristique. A notre gauche le château et la falaise

dominant toute la ville, nous y grimperons tantôt; nous obliquons du côté de la grève pour visiter les *goves* ou cavernes habitées par des familles pauvres et d'esprit indépendant, ou par des invalides, des mendiants, des tire-laine, etc.

Nous franchissons des fonds boueux, et arrivés devant ces repaires, pour y pénétrer, nous devons escalader des tas de pierres qui en défendent l'entrée aux fortes marées ou à la bise du Nord; parfois alors, des chiens hargneux ou une fumée aveuglante et presque toujours l'odeur repoussante de vieux haillons ou de détritux amoncelés, exigent un certain courage pour persister dans l'idée de visiter ces taudis. Nous entrons néanmoins dans l'une de ces cavernes par une large baie élevée de plus de 10 mètres; plusieurs familles l'habitent, séparées seulement par des épaulements d'un mètre environ construits en pierres blanches tombées de la voûte; des varochs desséchés que recouvrent des sacs grossiers hors d'usage, constituent des lits abrités dans les coins où grouille sur le sol toute la famille au milieu de tas de loques et de vieilleries innommées. Quand des épaves ou du bois volé permettent de préparer quelques aliments, c'est sur un foyer construit aussi avec des pierres de la falaise que se fait cette cuisine, et les plus gros blocs servent de siège et de table; parfois une irrégularité à pic du sol, souvent très inégal, sert de banc, comme les trous dans les parois servent d'armoire; une table à trois pieds ou une chaise invalide sont des objets de luxe que les besoins du foyer absorbent bientôt. Ici, comme sous les ponts ou dans les carrières de Paris, point de concierge ni de propriétaire, point d'impôts, point de servitudes, c'est la vie sauvage abritée par la civilisation. Ces espèces de troglodytes aux métiers imaginaires savent choisir avec perspicacité les touristes naïfs et les snobs productifs parmi les visiteurs de leurs repaires pour les apitoyer et les exploiter; d'autres fois, pendant que l'homme se hasarde à gagner quelques sous sur le port ou à la poissonnerie, à moins qu'il ne s'enivre ou ne récolte gratis quelques vieilleries utiles, les enfants déguenillés mais alertes vont sous la direction maternelle mendier adroitement quelque piécette blanche en offrant des rognons radiés de sulfure de fer arrachés à la craie de la falaise. Les bancs de moules sont aussi une ressource pour l'alimentation primitive de ces gens dédaigneux par goût de toutes les douceurs de l'existence, comme l'étaient par vertu les anciens anachorètes.

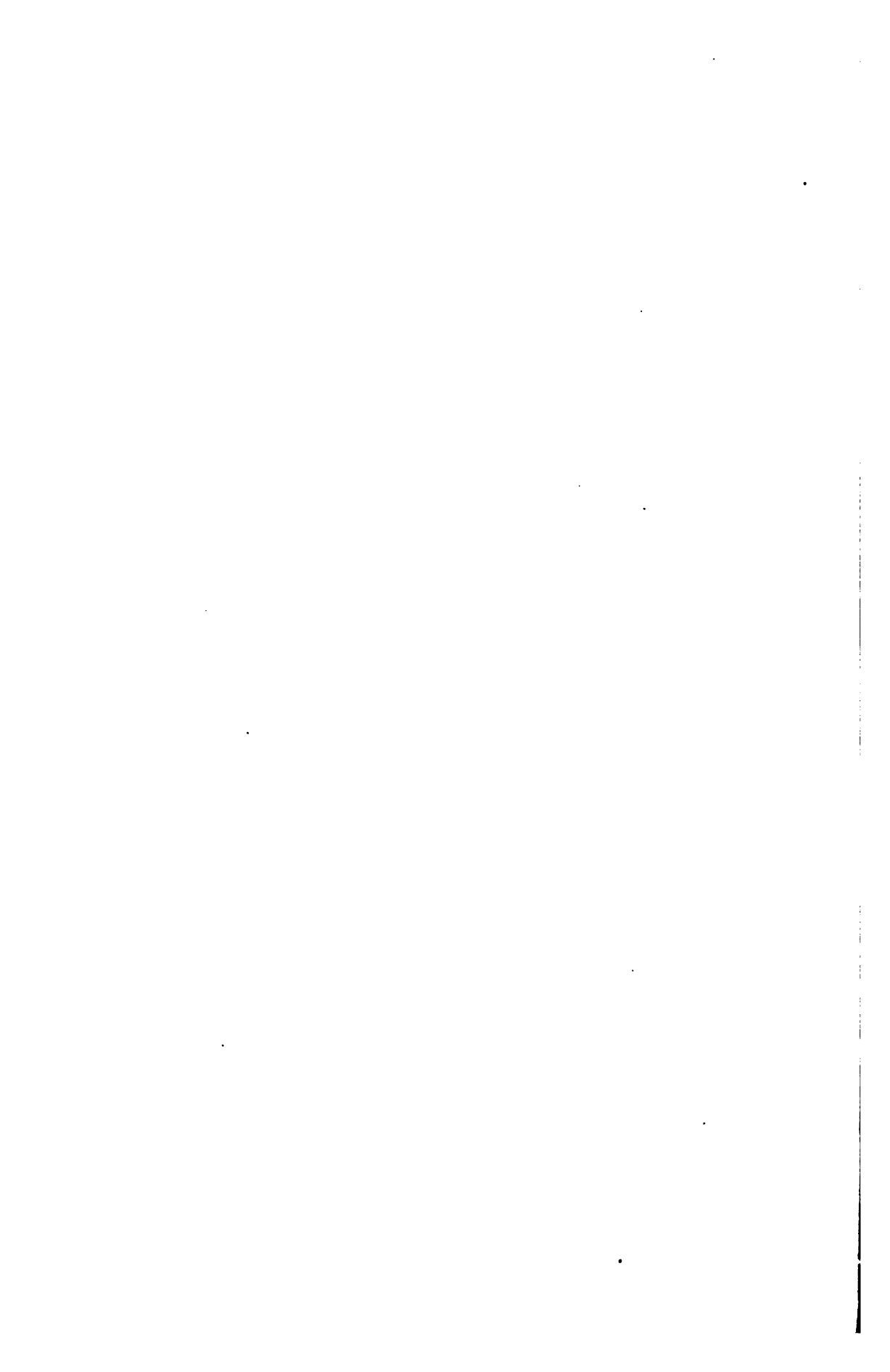
Il y a également des *goves* dans la falaise du Pollet, ils sont moins froids et moins humides étant creusés plus haut et leur ouverture tournée vers le Sud, mais ils sont moins recherchés, parce qu'ils sont moins productifs que ceux du château situés près du Casino et de la plage.

Cette plage splendide, large, garnie de belles et verdoyantes pelouses dessinées de chemins, s'étend devant toute la ville et aboutit à la jetée où l'on va voir arriver les bateaux de pêche et les steamers de la ligne fréquentée de New-Haven. Elle est bordée de splendides hôtels; on y voit aussi vers le milieu, la manufacture des tabacs avec ses deux cheminées majestueuses comme des phares; 1,200 ouvriers sont occupés dans cet important établissement, dont notre obligé cicérone a la haute direction. Le front de mer est encombré de galets parfois énormes, ils sont comme les noyaux, indigestes pour la mer, des blocs de craie qu'elle arrache aux falaises et qu'elle broie sous l'effort de ses vagues; on redoute pour le port, leur masse destructive, aussi a-t-on garni la plage de neuf lignes de pieux et de fortes poutres qu'on appelle *épis*, horizontalement établies pour arrêter les galets dans leur course dangereuse. De l'autre côté du port, le *Pollet*, resté spécialement le quartier original et typique des travailleurs s'étend jusqu'au pied de la falaise, qui nous montre dans ses flancs les grands trous noirs de ses *goves*; à son sommet se découpe la silhouette de la chapelle de N.-D. de Bon-Secours et du sémaphore. A la fin de la guerre de Cent Ans, les Anglais s'étant emparés du Pollet, Talbot y



PANORAMA DU TRÉPORT

ET LA FALAISE



fit construire une forteresse en 1442 ; Louis XI la fit bientôt raser, mais le nom de la Bastille est resté à son emplacement sur la falaise.

Notre aimable et dévoué cicerone nous quitte alors, il a bien mérité de ses concitoyens, nous lui témoignons bien sincèrement toute notre gratitude et ces lignes sont l'écho affaibli de notre reconnaissance.

Il nous reste à voir le château, curieuse forteresse du XV^e siècle, bâtie contre les Anglais, actuellement transformée en caserne ; on ne peut plus le visiter, mais contre la rue de Rouen, un chemin raide et difficile qui conduit à la falaise, permet d'en embrasser l'ensemble, composé de grands bâtiments flanqués de quatre grosses tours rondes, le tout dominé par un beau donjon carré orné de sculptures, qu'on dit être une ancienne tour d'église englobée ; près d'elle, s'étend une longue courtine ornée de pierres taillées à facettes.

Du haut de cette falaise, on éprouve un charme infini à contempler ce vaste tableau, où la mer immense, la rade, le port, la plage, la ville, les falaises de la côte et les collines boisées émaillées de villages et de châteaux, se disputent l'admiration du touriste ; il faudrait des pages et du talent pour exprimer avec succès les impressions que fait naître un pareil spectacle ; mieux vaut aller le voir soi-même pour le juger ; les Parisiens et les Anglais sont de cet avis et contribuent à la prospérité de Dieppe.

Cette sous-préfecture, qui a 23,000 habitants et est à 55 kil. de Rouen et 168 de Paris, eut probablement pour berceau une cité gallo-romaine ; les Normands la nommèrent *Deep*, c'est-à-dire profond, comme excellent port ; mais son existence fut bien agitée, Saxons, Normands, Anglais, Français la prirent, la saccagèrent, la brûlèrent à plaisir malgré son château-fort ; les guerres de religion et la peste décimèrent aussi la population au XVI^e et au XVII^e siècles, et la Révocation de l'Édit de Nantes porta le dernier coup à l'importance de cette cité, qui fut longtemps la métropole du commerce français dans les deux mondes. Les Dieppois furent de hardis navigateurs qui portèrent le nom français avant tout autre sur la côte occidentale d'Afrique au XIV^e siècle et au Brésil à la fin du XV^e. Ses armateurs furent puissants, ils purent équiper des flottes entières et l'un d'eux, François Anjo, envoya en 1534, 17 navires dévaster les rives du Tage pour se venger des attaques des Portugais, on vit également les nombreux corsaires Dieppois piller les riches galions espagnols, conquérir les Antilles et fonder Québec.

De toute cette prospérité commerciale, de cette gloire militaire et maritime, de toute cette splendeur, il ne reste qu'un port de pêche, une plage que la duchesse de Berry a su mettre à la mode et le souvenir de la grandeur passée. Peut-on mettre en ligne les ivoires de Dieppe, ses dentelles, ses huîtres, ses cigares et même ses bois sciés ; c'est à peine le nécessaire pour la population ouvrière ?

ARQUES-LA-BATAILLE. — Mais n'oublions pas qu'il serait impardonnable, dit-on, de visiter Dieppe sans aller à Arques-la-Bataille voir les ruines du vieux château bâti au XI^e siècle par Guillaume d'Arques, l'oncle de Guillaume-le-Conquérant. Sa situation à l'extrémité d'une espèce de promontoire qui s'avance vers le thalweg de la vallée qu'il domine, banc de craie qui a mieux résisté à l'érosion des temps géologiques et aussi les savantes combinaisons de sa construction, le rendaient alors imprenable autrement que par la famine, et sous Philippe-Auguste comme sous Charles VII, contre les Normands ou contre les Anglais, la dernière forteresse qui tenait dans la province, était toujours celle qui plus tard, en 1589, par quelques volées de canon envoyées à propos, décida de la victoire en faveur d'Henri IV, lorsque celui-ci défendit, un contre quatre, sa couronne à peine vieille d'un mois, que le duc de Mayenne voulait lui ravir ; cet exploit fut le dernier de la

célèbre forteresse. Au XVII^e siècle, elle fut si bien inutile qu'on ne l'entretint plus et deux siècles d'abandon finirent par ébrécher ses solides murailles, dont les crêtes s'écroulèrent ; bientôt ce fut pis encore, et sacrilège irréparable, en 1771, les habitants d'Arques-la-Bataille furent autorisés à exploiter comme carrière, murs, tours et donjons. Ils travaillèrent bien consciencieusement pendant des années, puis ce qui resta fut adjugé le 10 mai 1793 pour 8,300 livres, M^{re} Reiset le racheta en 1836 et son fils, en 1869, le céda à l'État qui mit un gardien chargé de guider les visiteurs. Voilà comment, après avoir gravi un chemin escarpé, nous voyons en arrivant sur la hauteur, un large fossé creusé dans la roche et des murailles dont l'état est curieux ; elles sont longues de centaines de mètres, mais toutes les pierres de revêtement ont disparu et il ne reste que le blocage, toujours solide, en silex maçonnés. La citadelle est vaste, elle est divisée en trois parties ; la première entrée, qui a été bien restaurée, date du XVI^e siècle, elle a été ajoutée lors des modifications de la défense, nécessitées par l'invention de l'artillerie ; le reste du fort qui est encore divisé en deux parties contient divers bâtiments et le grand donjon carré qui commande tout le pays ; jadis dans cette forteresse, moulin, four, puits, magasins, souterrains, tours et tourelles, tout était combiné et installé pour bien résister à l'ennemi et même pour l'attaquer.

Du haut des parapets de ces remparts vieux de neuf siècles, l'imagination retrace le magique spectacle des princes et des chevaliers normands, noblement campés sur leurs fiers palefrois tout bardés de fer, pendant que les hommes d'armes et les varlets encombrant les cours, y broyant pesamment la même herbe que nous foulons aujourd'hui. On croit apercevoir, veillant aux créneaux, armée de l'arc et du bouclier, la sentinelle vigilante qui frôle les vieux murs sur lesquels on s'appuie encore aujourd'hui ; on pense même entendre au loin le bruit du combat. On regarde alors curieusement dans la vallée le panorama enchanteur qui se déroule et là, où s'élève au milieu des futaies la pyramide grise rappelant la bataille, l'illusion du passé renaissant montre au vrai touriste dont l'âme émue comprend : ici, le panache blanc d'Henri IV guidant la victoire par sa bravoure, là, le maréchal de Biron déployant ses escadrons suivant un plan conçu en habile stratège pour battre Mayenne, tout en se passant de Crillon, qui pourra se pendre demain. Le mirage persiste et la multitude des générations défile sous les yeux fascinés du spectateur qui fixe l'espace immuable où elles se meuvent ; mêmes collines, mêmes vallons, même forteresse, tout est là comme il y a bientôt mille ans, se jouant des efforts du temps, l'homme seul a passé pour se transformer en renaissant dans un progrès constant d'idées et de travaux.

Après avoir curieusement observé toutes ces glorieuses reliques des temps chevaleresques que le gardien nous a indiquées, nous redescendons les raides sentiers pour regagner le village ; son église gothique en pierre est très belle, la tour carrée à doubles contreforts avec pinacles et clochetons fleurdonnés et ses grandes arcades aveugles mais enjolivées de sculptures, est très imposante ; dans les nefs, les fenêtres à rosaces, les galeries ajourées, les gargouilles et une foule de superbes décors font un trésor artistique de cette église de village qui date, dit-on, de 1515. A l'intérieur, un beau jubé de 1540 en pierre blanche ferme le chœur, qui est magnifique.

Nous retournons ensuite à la gare par une route agréable bordée d'habitations champêtres et de jardins embaumés où le lis et l'œillet, la rose et la grande clématite violacée encombrant les parterres et tapissent les murailles. On peut aussi faire en voiture les 6 kilomètres qui nous séparent de Dieppe ; des bateaux même font le trajet par l'Arques ; mais il ne faut pas être pressé pour suivre cette route, vraiment la plus pittoresque.

Nous ne pouvons donc la pratiquer, car demain nous devons être à Lille, aussi coucherons-nous ce soir à Abbeville, et pressés comme des gens d'affaires, nous ne cessons d'utiliser la vapeur. Quelques heures plus tard, à 10 h. 30, nous étions sur les bords de la Somme et peu après dans les bras de Morphée, goûtant un repos bien gagné.

ABBEVILLE. — Le programme du lundi ne nous laissera guère de répit; là aussi nous aurons des guides distingués, des érudits d'une bien grande obligeance nous ont promis leur concours, ce sont: M. E. Delignières, Président de la Société d'Émulation d'Abbeville, auteur de mémoires de valeur, et M. A. Ledieu, conservateur des musées et de la bibliothèque, dont il a établi un catalogue analytique très estimé. Il y a ici des collections remarquables, aussi sommes-nous en route de bonne heure. A côté de notre hôtel, reste le vieux beffroi en pierre de 1209; carré et à contreforts il défie les siècles; contre lui s'appuie d'un côté l'hôtel de ville du XVII^e siècle, et de l'autre, l'ancien échevinage du XV^e siècle, dans le mur duquel est encastré un bas-relief moderne en bronze, représentant Ringois, bourgeois d'Abbeville, ôtage des Anglais, et jeté à la mer du haut de la tour de Douvres.

Plus loin, nous entrons dans le parc d'Émonville, superbe propriété achetée par la ville qui a installé le musée du Ponthieu dans les bâtiments. Ce musée contient des richesses qu'on ne soupçonnerait pas pouvoir rencontrer dans une ville d'une importance secondaire et d'une antiquité relative; c'est qu'Abbeville est féconde en hommes de talent et en travailleurs. On se souvient des géographes Nicolas et Guillaume Sanson, Pierre Duval et Philippe Briet; du compositeur Lesueur († 1760), l'auteur des Bardes, du genre ossianique, estimé de Napoléon; du poète Millevoye († 1816), et surtout de la pléiade de graveurs dont le promoteur fut Claude Mellan (1598-1688), qui commença par être chaudronnier, après lui vinrent Lenfant, les De Poilly, Flipart, Aliamet, Beauvarlet qui personnifia le genre galant du XVIII^e siècle et fut reçu à l'Académie en 1776, et une foule d'autres, 41 de ces artistes naquirent à Abbeville; M. E. Delignières les a étudiés dans une savante notice de 1888. Pour clore la nomenclature des célébrités abbeilloises qui serait longue, je citerai l'académicien de Pongerville, le magistrat Séneca, l'amiral Courbet et surtout le savant Boucher de Perthes. L'industrie tient aussi sa place avec des draps, des velours, des tapis et des cordes, et le nom de Van Robais a été l'un des premiers notables dès 1725 et l'est encore.

Cette digression explique pourquoi nous vîmes au musée du Ponthieu et à la bibliothèque, dont M. A. Ledieu veut bien nous faire les honneurs, de si nombreuses curiosités d'art et d'archéologie, après des collections remarquables de tableaux, de sculptures, de meubles, des vitrines de faune, de flore et de minéralogie toujours en grande partie de la région, nous voyons dans les 40,000 volumes de la bibliothèque des incunables et des reliures anciennes. Telles sont celle de 1530 faite pour Henri III (*spes mea Deus*), celle portant l'emblème de Louis XII, un porc-épic; ou bien la Cité de Dieu de saint Augustin, imprimée à Abbeville en 1486, cet exemplaire portant la signature de Walter Scott, puis des livres d'heures du XV^e siècle; plus de 300 manuscrits et enfin deux pièces bien plus précieuses, uniques: la Charte d'Abbeville de 1184 et l'Évangélaire de Charlemagne, in-folio petit, écrit en lettres d'or, sur parchemin pourpre avec des enluminures, qui est parfaitement conservé, mais l'or, l'argent et les pierreries de la reliure en ont été enlevés à la Révolution. Ce manuscrit, d'après la tradition, fut donné par Charlemagne à saint Angilbert, son gendre, abbé en 793 du monastère de St-Riquier, où il a été conservé jusqu'à la Révolution. La collection des gravures contient plus de 3,000 pièces signées des graveurs d'Abbeville. Le conservateur historien, M. Delignières,

avec une très grande obligeance, veut bien nous en montrer lui-même les pièces les plus remarquables.

Mais le temps presse, nous n'avions pas prévu que de si intéressantes curiosités seraient présentées à notre admiration et nous courons au musée Boucher de Perthes où ce savant, cet antiquaire, ce géologue, je dirai même ce philanthrope, a amoncelé des trésors qui fascinent l'amateur. Grâce à l'amabilité de nos guides, nous allons droit aux choses les plus précieuses, difficiles à découvrir dans ces collections où tout est remarquable; bahuts, faïences, tableaux, porcelaines, silex taillés ou polis, fossiles, tout est en place suivant le vœu du maître comme pendant sa vie, lui seul manque, sa chambre même est encore meublée dans tous ses détails, qui décèlent les habitudes simples et austères du savant qui fut pendant 35 ans Président de la Société d'Émulation d'Abbeville, fondée en 1797. Né à Rethel, le 10 septembre 1788, Jacques Boucher de Perthes fut comme son père, directeur des douanes, sa jeunesse ne faisait guère prévoir sa célébrité; il s'occupa d'abord de littérature et de musique. En 1830, il devint Président de la Société d'Émulation et fut décoré en 1831, lors du voyage de Louis-Philippe. Depuis lors, il s'adonna à la géologie, surtout à l'étude des terrains quaternaires. Dès 1836, on le voit fouiller les tourbières, les grottes et les tombes anciennes de la vallée de la Somme. En 1838, il publie son ouvrage *De la Création*; vers 1843, il découvre près d'Abbeville des silex taillés et des silex polis avec des ossements d'*elephas primigenius* et de *rhinoceros tichorinus*. En 1851, il classe sa collection d'objets antédiluviens et d'instruments celtiques; puis après de nombreux déboires dans sa carrière des douanes, il redouble d'ardeur dans ses recherches et, stimulé par l'importante trouvaille de Lartet dans la caverne d'Aurignac, il découvre, le 23 mars 1863, à Moulin-Quignon, une moitié de mâchoire humaine enfouie à 4 m. 50 dans un diluvium ancien; en 1864, il trouve une seconde mâchoire, un crâne et d'autres ossements humains, pensant fournir ainsi une preuve irréfutable de la présence de l'homme dans ces parages à l'époque quaternaire. Mais ce fut alors plus que jamais qu'il connut le sérieux obstacle des rivalités et fut convaincu que la couronne de novateur est d'épines, comme le dit quelque part E. Geoffroy-St-Hilaire; ce furent même des savants anglais qui firent pencher l'opinion en sa faveur, déjà Prestwich avait déclaré devant la Société royale de Londres en mai 1859, que les silex taillés trouvés dans la région d'Abbeville, étaient bien l'œuvre des hommes vivant à une époque géologique antérieure au temps où la surface de la terre avait sa configuration actuelle. M. d'Archiac affirma plus tard à Paris une opinion analogue. Ces témoignages font honneur à son savoir et à ses découvertes qui confirment que l'homme vécut dans notre région pendant des périodes interglaciaires à l'époque diluvienne. Travailleur infatigable, esprit éminent et vigoureuse nature, il prenait chaque jour son bain froid dans la Somme, dût-il pour cela casser la glace. Il résista vaillamment aux plus insidieuses persécutions, reportant toute sa célébrité sur sa cité d'adoption et mourut à 80 ans, le 2 août 1868. Nous savons à Lille, que si son esprit était à la science, son cœur savait trouver le moyen de soulager l'infortune et d'encourager au bien. On lui a élevé dans le cimetière d'Abbeville un tombeau magnifique, orné de sa statue qui le représente gisant sous son drap; nous en avons vu le plâtre au musée; c'est une idée géniale, d'une grande originalité, magistralement exécutée (1).

(1) M. A. Ledieu a écrit avec beaucoup de talent une biographie de Boucher de Perthes relatant les incursions, les luttes, les déboires et les succès de sa vie si bien remplie; il a complété cet intéressant ouvrage en énumérant et appréciant les productions littéraires de cet homme de valeur, et en reproduit

Mais nous ne pouvons quitter Abbeville sans visiter la célèbre église St-Vulfran, l'une des plus belles de France ; nous voyons en passant sur la place du Marché la belle statue de l'amiral Courbet par Mercié, sa campagne du Tonkin a fait connaître à l'Europe sa double valeur ; sur cette même place, le chevalier de la Barre fut brûlé en 1766, avec quatre jeunes gens condamnés comme lui pour avoir été irrespectueux devant une procession ; malheureux souvenir d'une intolérance inimaginable à cette époque.

L'église St-Vulfran, construite par les comtes du Ponthieu pour recevoir les restes de saint Vulfran, archevêque de Sens, apôtre de Frise au IX^e siècle, s'élève sur l'emplacement primitif d'un sanctuaire du XI^e siècle. Elle a été commencée en 1488, mais le chœur actuel date de 1663 ; elle est dans son ensemble de style gothique fleuri ; la magnifique façade se compose de trois portails à statues, surmontés de deux galeries à jour superposées et d'un pignon terminal à clochetons orné de statues colossales, dominé sur ses côtés par deux superbes tours carrées de 53 mètres, garnies de tourelles qui complètent avec la belle ornementation architecturale des côtés l'aspect splendide de cette collégiale ; la tourelle, dite clocher St-Firmin, si élégamment découpée à son sommet, penche vers le Nord, mais elle reste solide.

L'intérieur ne répond pas tout à fait à la façade, il y a un triforium à balustres, le chœur est aussi long que les nefs et un lacs d'ancres, de tirants, d'étais, etc., encombre les voûtes pour assurer la stabilité du monument, qui a déjà souffert de la mobilité du sol tourbeux. Parmi les richesses de l'église, nous remarquons le reliquaire de saint Vulfran et une superbe et ancienne statue en argent de N.-D. du Puys, savamment décrite par M. Delignières (1888). Le jubé qui existait encore au siècle dernier a disparu.

Il y a bien d'autres curiosités à Abbeville : de vieilles maisons à encorbellement, des monuments, des usines ; mais il faut se résigner à remercier cordialement M. A. Ledieu et M. E. Delignières, dont l'obligeance égale l'érudition, et à quitter l'ancienne capitale du Comté du Ponthieu réuni à l'Artois en 1776. Au IX^e siècle, *Abbatis villa* était une ferme de la puissante abbaye de Centule (St-Riquier), elle s'accrut rapidement au X^e siècle ; sous Hugues Capet, elle fut fortifiée et en 1096, les troupes de Normandie, de Flandre et de Boulogne s'y réunirent pour la première Croisade ; il en fut de même pour la seconde. De 1272 à 1477, elle fut presque toujours possédée par les Anglais et quelques années seulement par les ducs de Bourgogne. Sa situation à l'embouchure de la Somme lui donna longtemps une grande importance politique qui lui valut la visite de bien des souverains. Le 27 novembre 1870, la Préfecture d'Amiens y fut transférée, reculant devant l'occupation allemande ; cette sous-préfecture n'a guère que 20,000 habitants, mais le commerce y a encore quelque importance et certaines industries de la renommée. Son petit port a du mouvement et bien des nations y ont des représentants consulaires ; si l'animation n'est pas grande, la population possède le caractère accueillant et sympathique qui distingue les habitants de la Picardie et de l'Artois en général.

sant un grand nombre de lettres à l'appui, qui, à propos de ses découvertes, montrent la précipitation et l'exagération de jugement des savants français et anglais, vu le niveau de la science géologique, il y a 40 ans ; des plus notables de l'Académie, contestant même l'antiquité des dépôts étudiés qu'ils disent récents et remaniés, semblent vouloir mettre même en question l'ancienneté de la vallée de la Somme, formée par l'érosion du plateau crayeux.

ST-RIQUIER. — A 11 h. 26 nous partons pour St-Riquier ; 12 kilom. en chemin de fer à travers une campagne verdoyante, et à 11 h. 45 nous sommes en gare ; de là des chemins agréables , ombragés par de grands arbres et rafraîchis par des cours d'eau rapides qui forment le Scardon, affluent de la Somme, nous mènent en 10 minutes au bourg bâti en haut d'une côte sur la route d'Abbeville à Doullens.

Nous sommes bientôt sur la place ; en face de nous , est un imposant beffroi ; à droite, la vieille abbaye plus majestueuse encore, et à gauche, l'hôtel d'où s'échappe quelque appétissante odeur de rôti qui fait tressaillir d'aise notre estomac bien légèrement restauré depuis ce matin par une longue suite de tartines archéologiques qui ont au contraire largement et fructueusement nourri notre esprit. Nous faisons volontiers droit à ses réclamations et la cuisine toute bourgeoise , mais excellente , nous permet d'affronter bientôt l'histoire de l'antique monastère qui date de 625 ; il fut fondé par saint Riquier, né à Centule en 570 ; il prospéra, grâce à la protection du roi Dagobert et de ses successeurs ; Charlemagne résida plusieurs fois à Centule devenu St-Riquier, il s'y servait de l'Évangélaire que nous avons vu ce matin.

Saint Engilbert , gouverneur des côtes du Nord de la France , qui avait épousé Berthe, la seconde fille de l'Empereur, fit rebâtir l'abbaye de Centule en 800 et en devint abbé ; elle abrita bientôt 300 religieux bénédictins de St-Maur qui chantaient des psaumes nuit et jour par relais ; c'était le *laus perennis*. De ce puissant monastère sortirent 27 papes, 200 cardinaux et plus de 500 évêques ; 117 nobles occupaient ses fiefs et devaient rendre hommage en armes à l'abbé, le jour de la Pentecôte , au pied de l'autel. Il y a eu à l'abbaye 66 abbés depuis saint Riquier jusqu'à la suppression des ordres religieux en 1790 ; le cardinal de Richelieu fut l'un d'eux (1628). Ce monastère fut plusieurs fois pillé par les Normands ; en 981 , Arnould, comte de Flandre, en enleva les reliques de saint Riquier et les porta à St-Bertin avec celles de saint Valéry ; Hugues Capet l'obligea à restitution.

La ville fut assiégée, pillée et brûlée plusieurs fois ; elle fut prise par les Anglais qui la dévastèrent en 1544 ; depuis lors elle n'a plus relevé ses murailles. Aujourd'hui c'est un joli bourg de 1,500 habitants , et l'abbaye est devenue le petit séminaire dépendant d'Amiens, avec 400 élèves qui occupent le cloître ; on a bâti pour eux une chapelle de style byzantin.

L'ancienne église abbatiale que nous avons devant nous date de Louis XII et de François I^{er}, dont les figures ornent le porche du milieu à arc dentelé ; dans les voussures sont des groupes représentant la vie de saint Riquier ; au-dessus de l'archivolte, de grandes statues représentent la Sainte-Trinité et les Apôtres, et au fronton de la façade, le Couronnement de la Vierge. Les corneilles abondent ici et on les voit en foule voler autour des monuments , se poser effrontément sur la tête ou les épaules des saints, puis disparaître derrière eux entre leur dos et la muraille, où les intempéries ont sans doute ménagé depuis des siècles un lit pour leurs petits. La tour est très ornée , mais la lanterne qui la surmonte est très mesquine.

L'intérieur où nous pénétrons est en forme de croix latine , de 104 m. sur 25 ; l'une de nos aimables collègues qui pratique le tourisme avec une idéale perfection, se dévoue pour lire l'unique livret que possède le suppléant incompetent du cicerone en titre de l'abbaye aujourd'hui malade ; nous remarquons ainsi la tête de saint Riquier, au maître-autel, et un christ en bois de Girardon , les belles grilles du chœur du XVI^e siècle, les mosaïques, les statues, les 68 stalles Renaissance, les anges en bronze du lutrin, le dais, les tableaux, les fonts baptismaux du XVI^e siècle, des fresques de la même époque , un très vieux bas-relief en albâtre

en trois panneaux représentant la vie de Jésus, et une foule de richesses qui sont dans les onze chapelles du pourtour du chœur.

Mais l'heure s'écoule avec rapidité au milieu de ces intéressants souvenirs de l'histoire de notre pays, et après une visite dans le cloître occupé par les séminaristes, nous jetons un dernier coup d'œil sur le beffroi Moyen-Age flanqué de 5 tourelles et solidement planté sur le point culminant de la Place, d'où il semble, quoique isolé sur sa base, défier encore une longue suite de siècles.

Nous reprenons alors, en devisant gaiement, le chemin pittoresque de la gare, tous enchantés de ces trois journées si bien remplies, c'est ce que, du moins, les excursionnistes ont bien voulu affirmer aux deux organisateurs, dont la tâche a été rendue facile et agréable par la bonne volonté et la complaisance de leurs collègues.

A 8 heures 13, nous étions de retour à Lille par la ligne de Saint-Pol, Béthune et Don, persuadés plus que jamais, que d'Étretat jusqu'à Malo, mondains et valétudinaires de notre région peuvent, en les cherchant, trouver au choix des plages à leur goût, plus agréables à fréquenter que celles de l'étranger.

E. CANTINEAU,
Archiviste de la Société.

BIBLIOGRAPHIE

LES PHOSPHATES TUNISIENS, leur port de sortie et la défense nationale, par Eusèbe VASSEL, ancien capitaine d'armement et de navigation au canal de Suez. Paris, Augustin Challamel, 1897.

L'attention du public a été fortement attirée, il y a quelque temps, sur les gisements de phosphates de chaux de la province de Constantine. La richesse et l'étendue des gîtes, la concurrence qu'ils sont appelés à faire à ceux de la métropole, et surtout peut-être les manœuvres d'accaparement dont ils ont été l'objet, ont contribué à les faire connaître. Les phosphates tunisiens, plus considérables, ont moins agité l'opinion. Ils ne sont point, tant s'en faut, comme on va le voir, moins intéressants, et la publication du livre très documenté de M. Vassel me fournit tout naturellement l'occasion de les faire connaître aux lecteurs du *Bulletin de la Société de Géographie de Lille*. Ce n'est point que ces phosphates soient, à proprement parler, l'objectif principal du travail de l'auteur, malgré leur mise en vedette sur le titre de l'ouvrage. M. Vassel a surtout pour but la défense des intérêts du port de Bizerte. Mais, malgré l'apparence un peu sporadique de la question, celle-ci ne nous intéresse pas moins, en tant que Français. L'auteur, fort habilement, prouve en effet, ou tend à prouver que, c'est non seulement l'intérêt de la Tunisie, mais encore celui de la nation qui veut que Bizerte soit l'aboutissant de la voie ferrée qui reliera les phosphates tunisiens à la côte.

Lui laissant la responsabilité des opinions qu'il émet dans cet ouvrage, ayant, d'ailleurs, la plus grande confiance dans l'expérience de l'ancien capitaine d'armement au canal de Suez, et les connaissances d'un écrivain qui depuis plusieurs

années a écrit d'excellentes choses sur les questions tunisiennes, je dirai cependant, avant de résumer son livre, que son projet me séduit par bien des côtés et que, depuis longtemps, j'estime que Bizerte n'a point la place qui lui revient, comme port français et comme centre tunisien, par sa situation. Il semble un peu tard, peut-être, pour émettre une telle réflexion après tout ce qui vient d'être fait pour l'aménagement de son lac. On verra cependant, par le livre de M. Vassel, qu'elle est encore de mise actuellement, en raison de ce qui reste à faire.

En commençant, l'auteur regrette d'abord que le public n'ait pas été mis au courant des négociations entreprises pour la création d'une voie ferrée reliant les gisements de phosphates à la côte, que les intéressés n'aient pas été consultés. C'est par un entrefilet paru en 1897 dans la *Dépêche tunisienne* que la colonie, surprise, apprenait que l'administration était en voie de concéder un chemin de fer du pont du Fahs au Kef. Jusque-là, d'ailleurs, les sphères administratives s'étaient peu agitées autour de cet ouvrage. En 1894, « à Tunis, la fièvre de phosphates commençait à devenir épidémique. Tout le monde vous affectait des façons mystérieuses. . . » et l'on commence, dans le public, à se rendre compte de sa nécessité. L'administration s'émeut, mais très lentement au gré des Chambres du Commerce et de l'Agriculture qui émettent, à plusieurs reprises et sans résultat, le vœu de voir les promesses du gouvernement entrer dans la voie de la réalisation.

C'est sur cette indécision dans les projets gouvernementaux ou ce que l'on en sait que se termine le deuxième chapitre du livre.

Le tracé en faveur auprès de l'administration serait le suivant. Une ligne part des environs de Thala, passe au Sud du Kef, vers lequel elle envoie un embranchement, puis se dirige vers le pont du Fahs où elle rejoint la ligne déjà existante, Zaghouan-Tunis. En somme, il semble que le but principal de tous les auteurs de projets de voies ferrées soit le transport des richesses minérales de la région Nord-Ouest de la Tunisie au lieu d'embarquement. Sur ce point, tout le monde semble d'accord.

L'historique de la question des phosphates est intéressant et suggestif. C'est à un vétérinaire militaire, M. Thomas (1) que l'on doit la connaissance de ces énormes gisements qui semblent devoir faire la richesse de notre colonie.

C'est en 1885 qu'il a découvert les gisements de Gafsa dans les marnes sénoniennes. En 1886, il en rencontre d'autres, fort importants, dans la région Nord-Ouest des hauts plateaux tunisiens.

Bientôt, on s'émeut dans le pays « on vit par échappées, sur l'avenue de France, des hommes à tous crins, bottés jusqu'à la ceinture, qui chuchotaient entre eux des paroles mystérieuses : *Teneur, puissance de la couche, pendage.*

Ne rions pas ; ces pionniers ont, par leur initiative, rendu à la Tunisie d'inappréciables services ; car, jusque-là, fait étrange, la direction des Travaux publics paraît n'avoir même pas soupçonné l'énorme importance économique des découvertes de M. Thomas ».

Ces phosphates sont à la base de l'éocène inférieur, tandis qu'en Algérie ils sont dans le myocène. C'est une roche brune ou verdâtre d'une épaisseur de 0 m. à 15 m., d'une teneur de 0 à 63 %, de phosphate tricalcique. Ils ont la grande qualité d'être faciles à broyer, enrichis par le lavage et à proximité d'eau abondante. Ils ren-

(1) M. le Dr Bertholon a dernièrement mis fort justement en relief la figure de ce savant distingué, un modeste qui n'a retiré aucun profit, pécuniaire ou honorifique, de ses découvertes considérables, et auquel, à défaut d'autre récompense, nos plus hautes Sociétés savantes s'honoreraient en adressant, au nom de tout le pays, un témoignage de reconnaissance.

ferment beaucoup moins de sels de fer et d'alumine qu'en France, et sont, par suite, d'une transformation moins coûteuse.

Les gisements considérables de Gafsa ont été concédés à une Compagnie qui doit les relier à Sfax par un chemin de fer. J'ajouterai à ce sujet que l'adoption de ce trajet, à travers un pays aride et qui le fut en très grande partie, même à l'époque romaine, me paraît beaucoup inférieure à celle de la ligne Gafsa-Gabès, qui eût suivi une grande voie naturelle reliant les oasis au point de la côte le plus rapproché.

Dans la liste des gisements de phosphates dressés par M. Vassel, il faut noter les trois plus importants : Oulad-Khalifa, Oulad-bou-Rhanem et Zerhalma. La plupart ont été découverts par des particuliers. « Mais le citoyen français n'est plus, en Tunisie, qu'un simple sujet ; par suite, dans la lutte séculaire de l'État et de l'individu, c'est généralement celui-ci qui a le dessous ; l'administration, notamment, montre dans tous ses actes une tendance regrettable à restreindre la propriété privée, dont le respect est une des premières bases de notre civilisation moderne.

C'est ainsi que les sources, les cours d'eau, même temporaires, les marais ont été incorporés au domaine public ; les mines, *res nullius* en France, sont devenues propriétés domaniales. ... Les agents subalternes renchérissent là-dessus et on les voit revendiquer comme forêt tout terrain garni de maigres broussailles. »

De là les vœux de la conférence consultative, en 1895, demandant à l'unanimité qu'on assure aux inventeurs la rémunération de leur travail personnel. Elle demande aussi que, dans la région de Kef, l'amodiation des gisements de phosphate se fasse par voie d'adjudication. Actuellement, l'administration ne délivre plus de dispenses de recherches pour phosphates, ceux-ci appartenant au possesseur du sol (qui est le plus souvent l'État).

Faisant l'énumération des richesses du sol, si nombreuses, l'auteur s'arrête aux quatre mines concédées à la Compagnie de Mokta-el-Hadid, et qui renferment 4 millions de tonnes de fer magnésien à 50 % de fer, dont l'extraction peut avoir lieu à ciel ouvert. Ces mines, voisines de Tabarca, pourraient être exploitées dès maintenant si elles étaient à portée d'un port.

Quel est le port à choisir ? Tous les documents officiels disent : Tunis. Mais pas un argument à l'appui. L'intérêt de la Tunisie (qui peut n'être pas le même que celui de Tunis) est que l'exportation ne se fasse pas par cette dernière ville. Actuellement Tunis reçoit, sur les *seize ports* du pays, 53 p. % de marchandises, 52 % de passagers, 76 % de bétail. C'est anormal et une administration intelligente doit décentraliser. Or, depuis cinq ans, le mouvement du port de Tunis s'accroît encore. D'autre part, ce port, avec son étendue actuelle, peut recevoir 750,000 tonnes de jauge. Pour le mettre en état de recevoir les phosphates, il faudrait plusieurs millions. Pourquoi l'administration tient-elle donc à la doter d'un fret qui pourrait aller ailleurs ? Parce que Tunis, ville lumière, a un nombre considérable d'électeurs, parce que l'administration a accordé une garantie d'intérêt à la Compagnie du port et qu'elle n'a rien à déboursier de ce chef (ce qui, à un moment donné, peut n'être pas un bien), parce que l'administration loge à Tunis.

En étudiant la carte, on voit que les phosphates peuvent être dirigés sur Tunis, Bône, Bizerte et Sousse. Il y aurait bien encore Tabarka. Malheureusement, ce n'est pas de si tôt qu'on en fera un port, malgré tout l'intérêt qui s'attache à ce point.

Certains gisements pourraient être reliés à la ligne Tebessa-Bône, mais le tracé a un profil difficile et en outre le port de Bône aura peine à suffire aux phosphates de la région de Tebessa. Enfin, cette voie, sans profit appréciable pour les expéditeurs, priverait la Tunisie d'un trafic considérable. Sousse, qui pose avec énergie sa

candidature, n'offrirait, d'après M. Vassel, que 14,000 tonneaux utiles. En outre, avec le débit des phosphates de Nasser-Allah, elle a de quoi être satisfaite. Bizerte est, on le verra, le débouché nécessaire des phosphates du N.-O.

Bizerte a des adversaires naturels. Notre Résident aurait-il à prendre ombrage de la présence d'un Préfet maritime à Bizerte ? M. Vassel ne croit pas, fort justement, que cette considération ait le moindre poids auprès du Ministre actuel. Mais l'administration ? Pour elle « Bizerte ne fait plus guère partie de la Tunisie depuis que ce port est destiné à servir d'arsenal. " Le programme de voies terrestres, lisons-nous dans un document officiel, et, en particulier des chemins de fer de la Régence, a été arrêté en vue de desservir et d'alimenter *les trois grands ports dont l'exécution est en cours à Tunis, à Sousse et à Sfax* ". Ne voilà-t-il pas un aveu sans fard ? »

Bizerte, dit l'administration, port de guerre, ne peut être port de commerce. Pourquoi ? Toulon, Brest, Cherbourg ne sont-ils point l'un et l'autre. Encore ces villes ont-elles derrière elles des ressources que n'a point Bizerte, où la colonisation devra peupler la contrée inculte qui l'entoure.

De plus, en temps de guerre, où trouvera-t-on les 1,000 ou 2,000 ouvriers nécessaires, s'il n'y a point là de mouvement commercial ? D'ailleurs, ici, l'un ne gênera point l'autre, port de guerre et port de commerce étant à 15 kilomètres l'un de l'autre. Après s'être arrêté dans l'énumération de tous les intérêts particuliers ou locaux à l'encontre desquels va son livre, M. Vassel, résigné, mais non effrayé, continue.

Il recherche ce qui manque à Bizerte. Le gouvernement de la République a décidé de consacrer, *pour commencer*, une vingtaine de millions à l'arsenal de Bizerte.

Donc Bizerte est appelé à être un des pivots de notre défense nationale, et il faut en faire, en même temps qu'un port de guerre, un camp retranché inexpugnable. Ce n'est possible qu'avec la faculté d'y amener rapidement de l'Algérie et de la Tunisie, ravitaillement et hommes, c'est-à-dire avec des chemins de fer y convergeant ; l'un de ceux-ci existe, l'autre, parallèle à la côte sur son parcours, a écrit M. Duboc, irait de Bizerte rejoindre la voie qui suit la vallée de la Medjerdah. La rencontre de ces deux voies aurait lieu vers Souk-el-Khemis.

Il faut, en outre, à Bizerte, un dépôt de charbon considérable, 40 ou 50,000 tonnes. Nous ne pourrions, en cas de guerre, le demander à nos voisins et de plus il doit être souvent renouvelé. Pour ce renouvellement, il faut établir un trafic. « Comme dépôt de charbon, il rivalisera avec Malte... Mais il y a un courant établi à détourner... Le seul moyen d'y arriver avant longtemps serait de livrer le charbon à des prix inférieurs à ceux de Malte ». Ceci est possible on assurant aux vapeurs charbonniers un fret de retour, et précisément c'est ce que le projet Vassel leur offre avec le phosphate de chaux.

Il faudra donc relier les gisements de Kalaa-el-Senan et Kalaa-Djerda à Souk-el-Khemis, point de rencontre de la voie de la Medjerdah avec la voie stratégique préconisée plus haut.

Il y a plusieurs tracés proposés pour l'établissement d'une voie ferrée des gisements indiqués ci-dessus à Bizerte. L'administration fait partir la sienne de Haïdra, à cause de sa situation et de la richesse à laquelle elle est appelée, comme le montrent les belles ruines qu'on y rencontre encore. « Dans l'ancienne province d'Afrique, il est toujours bon, pour juger de la valeur respective de deux localités, de rechercher qu'elles ont été leurs destinées à l'époque romaine ». Je cite, en passant, ce passage du livre de M. Vassel, parce qu'il est une application d'une idée

qu'au cours de mes propres études, j'ai émise fréquemment sur l'utilité que peut avoir l'étude des ruines en Afrique.

Ce point terminus aurait le précieux avantage de permettre de clore le réseau ferré de la Tunisie sur son propre territoire, sans se relier à l'Algérie. Ici le Tunisien nous apparaît. Je ne saurais en blâmer M. Vassel, puisque, la distinction entre Tunisiens et Algériens existe, que tous mes regrets à cet égard et l'influence néfaste que cela peut avoir d'une façon générale pour les deux pays, n'y changeront rien. M. Vassel fait partir la voie d'un point peu éloigné : l'oued Serrath. Elle se dirige ensuite vers le Kef, point très important en raison de l'avenir auquel il est appelé, puis vers la Medjerdah. Quoi qu'il en soit, trois tracés sont proposés pour passer par ces points : 1^{er} par la vallée du Melleg ; 2^o par la plaine du Kef et la vallée du Tessa ; 3^o par el Haria et la vallée de Melleg. Arrivée à Souk-el-Khemis, la voie n'a plus qu'un tracé sur Bizerte, avec une variante par Souk-el-Arba.

L'auteur expose les avantages de ces trois trajets qui sont dans des plaines extrêmement fertiles, et de celui qui dans le Nord desservirait de grandes forêts de chênes.

M. Vassel a intercalé ici, au dernier moment, un chapitre pour répondre à un rapport présenté dernièrement à la Chambre mixte d'Agriculture et de Commerce préconisant le tracé : Sousse, Kairouan, Thala. Il répond que la région traversée ne reçoit que 0^m 50 d'eau en moyenne et qu'elle n'a pas, par conséquent, à beaucoup près, la fertilité du pays traversé par la voie qu'il préconise.

Il ajoute que la distance de 142 kilomètres donnée pour la distance Sousse-Thala est la longueur d'une ligne droite réunissant ces deux points, et que cela n'apprend rien sur la longueur qu'aurait la voie, que de nouvelles études seraient nécessaires et qu'enfin aucune des raisons mises en avant ne saurait prévaloir contre celle qu'il donne pour soutenir son opinion : la défense nationale.

Ne sommes-nous pas Français avant d'être Tunisiens, et le souci de la défense nationale ne doit-il pas prévaloir sur toute autre considération ? Le tracé de M. Vassel a de grands avantages stratégiques ; il relie, par une voie d'une défense très facile, Bizerte et l'Algérie, en passant près de Tabarca, où un débarquement est possible.

Les mouvements de troupes et de matériel entre Constantine et Bizerte sont par ce moyen très rapides. Le Kef, point stratégique le plus important de la Tunisie, est réuni au grand port de guerre et plus tard Tebessa « qui fut la capitale militaire de la province d'Afrique à Bizerte » pourra également être rattaché à ce dernier.

La longueur des divers tracés proposés est, du Kef à Tunis, 197 et 215 kilom ; à Bizerte, 194 à 201 ; de Kala-Djerda à Tunis, 244 et 260 ; à Bizerte, 257 ; de Kalaâ-es-Senan à Tunis, 264 et 253 ; à Bizerte, 250.

En dehors de la brièveté, le tracé préconisé par l'auteur a l'avantage suivant : les lignes de la Medjerdah et celle du Kef à Bizerte se croisant, on a le choix entre les deux ports, ceux de Tunis et Bizerte pour l'embarquement des phosphates, d'où une concurrence profitable aux expéditeurs.

M. Vassel expose ensuite comment avec son tracé on économise, en fait, la construction et l'exploitation de 119 kilomètres, puisqu'il utilise la voie de Bizerte à la Medjerdah qui est nécessaire. Le profil de la voie montre enfin que probablement le prix de revient kilométrique sera moindre ici que de l'autre côté.

Au point de vue de la colonisation et du trafic, la voie Kef-Bizerte aura sur le tracé par le pont du Fabs l'avantage de desservir tout un groupe de mines de fer et de zinc et des forêts riches en liège et en tannin que celui-ci laisse tout à fait de côté.

En outre, le tracé du gouvernement, presque parallèle à la ligne d'Algérie garantie

par lui, fait concurrence à cette ligne, tandis que l'autre, la coupant, lui apporte une partie de ses produits.

Tunis, relié à la mer par 5 milles et demi d'un canal resserré où l'on est exposé à des retards, est à 50 milles de plus de France ou d'Angleterre que Bizerte ; Sousse en est à 140. Ces derniers ports ne peuvent recevoir que des vapeurs de 1,200 à 1,500 tonnes de portée, qui sont en minorité dans la Méditerranée. Bizerte, avec son canal de 9 m. de profondeur au-dessous des plus basses eaux peut recevoir les plus grands navires. La disposition du port permet en outre aux voies ferrées d'arriver au point de chargement à 8 ou 10 m. de hauteur, sans pente à gravir, d'où une énorme économie de transbordement, impossible à Tunis et à Sousse.

Enfin, et ceci est plus important encore : « l'appât d'un chargement de retour attirerait les navires charbonniers et les déciderait à modérer leurs demandes, ce qui permettrait de livrer le charbon à bon marché. Il y aura la contre-partie, et le fret d'aller produira l'abaissement de celui de retour. En outre, le charbon à bas prix diminuera les frais d'exploitation du chemin de fer, et par suite, le port des phosphates. » Tout s'enchaîne. Au cas, d'ailleurs, où les navires relâcheurs et par suite les navires importateurs de charbon ne seraient pas assez nombreux, nous savons où prendre néanmoins le fret réduit... En 1896, à Port-Saïd, 333 navires charbonniers, d'une portée de 1,073,361 tonnes, sont repartis sur lest.

Du devis provisoire qui forme le chapitre 11, je retiendrai seulement ceci, c'est que, d'après les calculs de l'auteur, le revenu total de son projet donnerait 6,15 %, soit 2,20 % de plus que celui de l'administration.

Deux cartes accompagnent l'ouvrage de M. Vassel, et l'une d'elles, fort lumineuse, montre les différents tracés qu'il y discute, ainsi que la situation des gisements miniers, carrières, etc., du Centre et du Nord de la Tunisie.

Cette analyse terminée, je n'ai plus qu'à prier le lecteur de jeter les yeux sur une carte de la Tunisie, et ce seul coup d'œil suffira à le convaincre que Bizerte est, géographiquement, le point où doivent converger toutes les voies qui doivent relier l'intérieur du pays à la France. Si un pont pouvait être jeté de la métropole à notre colonie du Nord de l'Afrique, le cap Blanc en constituerait certainement la culée vers laquelle toutes les routes se dirigeraient. et à vrai dire, Bizerte est la culée du pont constitué par les services les plus rapides de vapeurs qui réuniront les deux pays.

On a parfois regretté de ne point avoir établi la Tunis française à Carthage, ce qui eût évité le creusement d'un chenal coûteux, et ajouté aux agréments d'une grande ville ceux d'une station maritime, lui donnant en outre un air autrement pur et vivifiant. Il est à souhaiter qu'après avoir mis à Tunis ce qui devrait être à Carthage, on n'y ajoute point ce qui devrait être à Bizerte. Le vaillant appel de M. Vassel sera-t-il entendu ? Je le souhaite, sans oser trop l'espérer.

D^r CARTON.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

MARS.

2. — TURQUIE. CRÈTE. — Remise à la Grèce d'une note des puissances demandant le rappel des troupes grecques débarquées en Crète, déclarant l'annexion de cette île à la Grèce actuellement impossible, mais assurant son autonomie effective sous la suzeraineté du Sultan.

4. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. Verneuil : *Les Antilles françaises*.

4. — ÉTATS-UNIS. — M. Mac-Kinley, républicain, succède à la Présidence à M. Cleveland, démocrate.

5. — CÔTE D'IVOIRE. — Le Conseil d'État annule l'arrêté de déchéance de la concession Verdier.

5. — CONGO. — Le Conseil d'État annule l'arrêté de la déchéance de la concession Daumas.

7. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. Ardaillon : *La Crète*.

8. — TURQUIE. CRÈTE. — La Grèce, dans sa réponse, se déclare prête à rappeler sa flotte, mais ne peut retirer ses troupes par suite du traitement auquel les Crétois seraient soumis de la part des Turcs. Elle demande que les Crétois soient appelés à se prononcer sur leur sort.

9. — AUTRICHE. — Élections au Reichsrath.

14. — MADAGASCAR. — Le général Gallieni prononce la déchéance de la reine Ranavalô (27 février). Celle-ci est internée à la Réunion, où elle arrive le 14 mars.

14. — AFRIQUE. — Combat de Gaudiogo au Gourounsi où le lieutenant Chanoine met en déroute les contingents de Baba-to.

15. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence du lieutenant Hourst : *Du Sénégal au Dahomey*.

15. — VENEZUELA. — Reprise des relations diplomatiques avec l'Angleterre. Elles sont rompues au sujet du territoire contesté de la Guyane.

17. — SOMALIS. — La mission Bottego est en partie massacrée près de Gabo. Deux de ses membres italiens sont recueillis par les Abyssins. Partie de la côte des Somalis le 22 février 1895, la mission Bottego explorait la région du lac Rodolphe.

17. — TRANSVAAL. — Traité d'alliance signé à Blocfontein avec l'État d'Orange.

19. — JAPON. — Les journaux annoncent la mort du prince héritier du Japon.

20. — FRANCE. — Mort à Paris d'Antoine d'Abbadie, explorateur en Éthiopie.

21. — TURQUIE. CRÈTE. — Blocus de la Crète par la flotte des puissances.

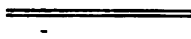
21. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. Ed. Blanc : *L'Asie centrale, le Transsibérien*.

25. — PARIS. — Réception de Nansen à Paris. La Société de Géographie lui décerne sa grande Médaille d'or.

31. — PARIS. — Adieux de Nansen à la Société de Géographie de Paris.

31. — GRÈCE. — En raison des affaires de la Crète, l'armée grecque est mobilisée.

31. — AMÉRIQUE. — Rill annexant à New-York Brooklyn et quelques autres localités voisines. New-York aura en tout 3,200,000 habitants.



FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

AMÉRIQUE.

Alaska. — Un curieux lac. — Les riches placers du Klondike ne sont pas la seule curiosité des pays traversés par le Yukon. Il y a dans l'Alaska, non loin de Dawson, un lac vraiment extraordinaire qui a été baptisé du nom de Salawik par son découvreur, le Rév. P. Tossi, missionnaire chez les sauvages. Ce lac, qui mesure 60 milles de large, est peut-être le seul dans tout l'extrême Nord qui ne gèle pas l'hiver. On ne lui connaît pas de communication avec la mer, et cependant quand la marée monte sur les côtes de l'Océan glacial, le niveau du lac s'élève pour s'abaisser aussitôt que la mer baisse.

Cette sympathie avec la mer ne va pas cependant jusqu'à faire du Salawik un lac salé ; ses eaux sont excellentes à boire. Mais une de ses particularités autrement étonnantes est que sa température s'élève en hiver pour s'abaisser en été. Ainsi, quand tous les cours d'eau du voisinage se congèlent de part en part, le lac Salawik devient chaud à ce point qu'il est réellement plaisant à s'y baigner. Par contre, en été, ses eaux sont d'un froid qui transite.

Cette particularité lui vaut de devenir en hiver comme la Mecque de la gente poissonnière qui s'y rend en pèlerinage de tous les cours d'eau qui y aboutissent. L'affluence du poisson est telle qu'on peut l'y prendre à la main et en tuer une quantité considérable avec un bâton. De ce chef, s'ouvre pour les mineurs une source d'approvisionnements sur laquelle ils n'avaient guère compté et contribuera puissamment, croyons-nous, à diminuer le prix de la vie, principalement en hiver, dans ces régions inhospitalières. Rien qu'en une heure, un homme peut s'approvisionner de poissons pour plus d'un mois, et de poissons de la plus belle venue : saumons de 20, 30, 40 et 50 livres. Il n'y aurait rien d'étonnant, dit l'*Événement* de Québec, qu'on vit surgir un beau jour, sur les bords du lac Salawik, l'un de ces hôtels fashionables qui sont la gloire des places d'eau américaines.

Canada. — Annexion de la terre de Baffin. — Une expédition, envoyée par le gouvernement canadien à la baie d'Hudson, vient de revenir. Elle a exploré le détroit de Cumberland. Après avoir hissé le pavillon britannique, elle a formellement annexé le territoire de la terre glacée de Baffin. On croit que cette annexion a eu lieu pour prévenir la velléité qu'eussent pu avoir les Américains de mettre la main sur cette terre, au cas où le détroit d'Hudson deviendrait une route maritime pour le transport des blés.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE

Mouvement des passagers. — Le mouvement total des passagers entre Douvres et Calais et *vice versa*, a été, en 1896, de..... 265.460
Contre, en 1895 248.788
soit, en plus pour l'année 1896 16.672

La ligne Douvres-Ostende est aussi en progression : 118,638 passagers contre 115,252 en 1895.

L'État belge continue de faire des sacrifices onéreux pour attirer les voyageurs, il perd 2 millions de francs par an sur l'exploitation de son service maritime entre Douvres et Ostende ; son agent prétend que cette perte est compensée par les recettes des chemins de fer belges.

Il est permis d'en douter. Quoi qu'il en soit, la concurrence devient redoutable : il y a quinze ans, les bateaux d'Ostende transportaient annuellement 25 à 30,000 voyageurs ; en 1896, ils ont eu 118,638 passagers.

La Compagnie du Nord français commence à se préoccuper sérieusement de cette concurrence ; il est à souhaiter qu'elle réussisse à enrayer son développement.

GAUTHIER,
Consul de France.

EUROPE.

Espagne. — Commerce avec ses colonies. — L'importance des transactions commerciales de l'Espagne avec ses colonies montre l'intérêt puissant qu'a cette nation à conserver sous sa dépendance directe ses plus belles possessions, Cuba et les Philippines. En 1895, les importations de Cuba en Espagne ont été de 37,182,000 fr. et les exportations d'Espagne à Cuba de 136,261,000 fr., soit 99 millions en faveur de ces dernières. Tout ce trafic, à 150,000 fr. près, s'effectue sous pavillon espagnol. L'Espagne reçoit de Cuba 16,472,000 fr. de tabacs et cigares, 10,782,000 fr. de sucre, 2,754,000 fr. de cacao, etc. Les exportations espagnoles à Cuba consistent surtout en chaussures (19,692,000 fr.), en tissus de coton blanc (15,842,000 fr.), en farine et blé (11,862,000 fr.), en vins, tissus de coton, huiles, conserves alimentaires, armes à feu, savons, sacs, futailles.

A Porto-Rico, l'Espagne a acheté en 1895, pour 30,180,000 fr. et vendu pour 44,417,000 fr. L'Espagne a acheté surtout à Porto-Rico le café (13,631,000 fr.), le sucre (5,500,000 fr.), le tabac, etc. Les exportations espagnoles dans l'île sont les tissus de coton (7,332,000 fr.), les chaussures, les huiles, le riz, les savons, etc.

Aux îles Philippines, l'Espagne a acheté, en 1895, pour 24,971,000 fr. et vendu

pour 25,770,000 fr. Les achats de la métropole consistent en tabacs et cigares (16,254,000 fr.), puis en sucre, graines oléagineuses, etc. Les ventes de l'Espagne consistent en tissus de coton (11,192,000 fr.), coton filé, armes à feu, sacs, etc.

Pour l'île de Fernando-Po, le commerce a été de 1,519,000 fr. pour les importations en Espagne, et de 527,000 fr. pour les exportations de l'Espagne dans la colonie.

Au total, les importations des colonies espagnoles dans leur métropole ont été, en 1895, de 93,852,000 fr. et les exportations de l'Espagne dans ses colonies de 206,977,000 fr., soit une différence de 113,125,000 fr. en faveur du commerce espagnol. Ce sont là de beaux chiffres que l'on ne rencontre pas dans les colonies françaises, Algérie exceptée.

La production agricole de l'Italie. — En prenant la moyenne des années 1890 à 1896 d'après les documents fournis par les statistiques officielles, on peut donner aux différents produits agricoles de l'Italie la valeur approximative suivante :

Froment, 784,912,000 fr. ; maïs, 274,449,000 fr. ; avoine, 49,567,000 fr. ; orge, 24,913,000 fr. ; haricots, 20,023,000 fr. ; fèves, 44,895,000 fr. : chanvre, 58,126,000 fr. ; lin, 19,878,000 fr. ; pommes de terre, 57,406,000 fr. ; châtaignes, 43,267,000 fr. ; vin, 730,032,000 fr. ; huiles d'olive, 239,105,000 fr. ; oranges, citrons, 63,755,000 fr. ; cocons, 134,486,000 fr. ; tabac, 5,273,000 fr. ; soit, avec quelques autres produits d'ordre inférieur, un total d'environ 2,600,000,000 de francs.

Le rendement des terrains boisés, bois de construction, bois à brûler, charbon, etc., est estimé à 88 millions.

D'autre part, la valeur des produits, déchets, etc., du bétail et des animaux d'espèces diverses est calculée de la façon suivante : viande, 589,705,000 fr. ; os, 7,500,000 fr. ; laine, 35,000,000 fr. ; lait, 198,735,000 fr. ; peaux, 46,800,000 fr.

On estime, d'après ces diverses évaluations, la valeur des produits agricoles italiens à plus de trois milliards et demi de francs.

Ces produits sont fournis par une superficie productive de 20,238,000 hectares sur une surface totale de 28,638,900 hectares.

Parmi les 8,400,000 hectares improductifs, il en est d'ailleurs à peine 500,000 qui pourraient être mis en valeur.

ASIE.

Japon. — Employés nationaux. — Les Japonais se passent de plus en plus des Européens. Dès à présent, aucun employé européen n'est engagé sur place au Japon. Si l'on a besoin d'un spécialiste, on s'adresse aux représentants japonais à l'étranger pour fournir des gens de toute garantie. Le petit commerce et les professions manuelles sont exclusivement aux mains des Japonais. Les maisons étrangères reçoivent leurs agents des maisons mères d'Europe et d'Amérique et remplacent peu à peu leurs employés par des indigènes. Dans le professorat même, il n'est plus guère possible aux Européens de trouver un emploi.

Stam. — Chemin de fer. — Le chemin de fer de Bangkok à Korat est ouvert au trafic jusqu'à Ayuthia, à 77 kilom. de Bangkok. L'exploitation va bientôt

commencer sur un nouveau tronçon de 55 kilom., jusqu'à Genkoi. Dans deux ans et demi on espère arriver à Korat, dans la partie du Siam que l'arrangement anglo-français de 1893 a placée dans la zone française. L'activité que mettent depuis quelque temps les Siamois à poursuivre la construction, longtemps abandonnée, de cette voie ferrée, est une manifestation nouvelle de la lutte d'influence politique et commerciale qui se poursuit en Indo-Chine. En effet, le nouveau chemin de fer tend surtout à détourner sur Bangkok le trafic appelé à suivre la voie française du Mékong.

AFRIQUE.

Le commerce des laines du Maroc. — Il est à remarquer que jusqu'à présent la France avait pour ainsi dire le monopole de l'exportation des laines du Maroc. La place de Hambourg en a enlevé cette année une assez grande partie aux marchés de Marseille et de Dunkerque. Un effort très sérieux a été tenté par le commerce allemand pour détourner à son profit cet article et a réussi en partie. En 1894, l'Allemagne n'avait pris que les 5 % des laines de Casablanca. Cette année-ci sa part d'exportation de cet article s'est élevée à 24 %.

J'ai indiqué plus haut, écrit le Consul de France à Casablanca, que l'augmentation générale du commerce allemand était plus apparente que réelle par la raison que deux Compagnies allemandes chargent maintenant directement pour Hambourg des marchandises qui autrefois étaient chargées sur nos vapeurs. — Mais, même en tenant compte de la part qu'il faut attribuer à ce fait, il n'en est pas moins réel que le commerce allemand est en progrès et que son activité se porte sur un article qui est une des plus grandes ressources de notre commerce dans cette partie du Maroc.

Nos industriels, nos négociants, nos Compagnies de navigation, les grandes maisons de commerce de Marseille, de Dunkerque et de nos centres manufacturiers du Nord ne sauraient trop surveiller le mouvement qui se produit. La laine est notre principal article d'exportation, comme le sucre est notre principal article d'importation. Si la concurrence étrangère — et elle est très active — arrivait à nous déposséder d'un seul de ces articles, ce serait presque la mort de notre commerce au Maroc.

Voici, d'ailleurs, dans quelles proportions les laines ont été exportées pour les pays ci-après :

Angleterre.....	0.7 %
France	72.7
Allemagne	24.6
Italie.....	15.2
États-Unis	0.3

Totaux..... 100

Le développement économique de l'État libre du Congo.

— Le Ministre des Affaires étrangères belges a eu occasion récemment d'exposer à la Chambre les progrès commerciaux accomplis par le Congo. Le commerce du Congo est en effet en progression constante. Pendant l'année 1896, le commerce général a augmenté de 30 %, et le commerce spécial de 27 %. Du 1^{er} janvier 1899

au 31 décembre 1896, l'État Indépendant a acheté directement à l'industrie belge pour une somme de près de 29 millions; il a payé en traitement, pendant le même laps de temps, 13 millions et demi de francs, soit un total dépassant 42 millions acquis aux Belges.

Les producteurs belges sont de plus en plus appelés à livrer à l'État les articles dont il a besoin, et parce que les Belges se mettent à fabriquer certains produits, tels que les tissus imprimés et les perles, dont la consommation est grande en Afrique et que l'on devait jusqu'ici acheter à l'étranger.

Il est certain qu'un peuple dont la remarquable activité commerciale s'emploie dans tant de pays, la Russie, la Chine, l'Orient, est tout désigné pour mettre en œuvre les immenses richesses latentes du bassin du Congo.

L'île San-Thomé (Saint-Thomas d'Afrique) — Dans le courant du dernier quart de siècle, la situation des îles du golfe de Guinée s'est transformée du tout au tout. Le développement agricole des îles portugaises de San-Thomé et de Principe (l'île du Prince), celui de Fernando-Po et d'Annobon, îles espagnoles, ont pris un développement merveilleux. Cuba est appelée la perle des Antilles, de même San-Thomé peut être appelée la perle du golfe de Guinée.

L'étonnante richesse de sa végétation tropicale ne se montre pas seulement là où la forêt vierge s'élève dans toute sa majesté, elle se montre aussi dans toute sa puissance là où les vieilles forêts ont fait place à la culture.

Le docteur Ribeiro fut le premier qui reconnut la fertilité étonnante du sol et devina l'essor prodigieux que la culture devait y prendre. C'était un médecin de campagne sans fortune. Il arriva à San-Thomé en 1870. Nuit et jour sur sa mule il parcourait le pays pour visiter ses malades épars! Constattement il conseillait aux habitants de planter et lui-même donnait l'exemple. Il consacrait toutes ses économies à l'achat de terres, sa femme et ses enfants plantaient des cacaoyers. En 1888, après seize ans de travail, il vendit ses propriétés pour 7 millions de francs. Elles valent 12 millions aujourd'hui. Grâce à Ribeiro, il y a maintenant à San-Thomé une industrie agricole qui fait ressembler l'île à une immense plantation. Une population de plus de 60,000 habitants y trouve un travail rémunérateur. Cette population comprend 5,000 Européens, 1,000 Chinois, le reste se compose de nègres.

La culture principale consiste en cacao et café qui y réussissent admirablement. Voici du reste quelques chiffres à ce sujet. En 1889, il a été exporté 2,081,712 kilogrammes de café et 50,867 de cacao; en 1895, l'exportation atteint 2,960,654 kilogrammes pour le café et 5,670,000 kilogrammes pour le cacao. La valeur de la marchandise exportée en 1869 atteignait 2 millions de francs; en 1895, elle atteint 6,312,000 francs.

A titre de curiosité, je rappellerai ici l'histoire du comte de Valle-Flor qui est aujourd'hui un des plus grands planteurs de San-Thomé et vit à Lisbonne avec un revenu de 3 millions. Il a commencé dans l'île par vendre du poisson sec et par tenir un petit cabaret. On l'appelait « Monsieur Jean ». Avec le maigre bénéfice de ce petit commerce, il planta quelques pieds de cacao, puis des centaines, puis des milliers, au point d'arriver au rang de grand propriétaire.

L'île Fernando-Po et l'île du Prince jouissent d'une prospérité semblable, quoiqu'elles n'aient pas encore atteint le même niveau. Dans ces dernières années, Fernando-Po a vu s'élever les plantations l'une après l'autre, et dans ce sol fertile, toutes deviennent une source de bien-être et de développement pour le pays.

(D'après le *Mouvement géographique de Bruxelles*.)

Les femmes aux colonies allemandes. — Dans le Sud-Ouest africain, la population blanche augmente beaucoup grâce aux soldats qui, leur congé fini, s'y établissent définitivement. L'administration coloniale et la Compagnie « Deutsche Kolonialgesellschaft » considèrent qu'il serait préjudiciable à la civilisation de laisser les blancs épouser des femmes noires, les générations suivantes n'auraient que les défauts des deux races et le développement économique de la colonie serait compromis.

Le major Lieutwein gouverneur s'est occupé de la question avec la Société coloniale allemande et l'Union évangélique africaine. La question semblait difficile à résoudre, mais la duchesse de Mecklembourg-Schwerin a aidé à amener la solution. A ce propos, il est bon de remarquer combien en Allemagne la noblesse s'occupe de questions coloniales.

Les jeunes filles voulant émigrer doivent s'adresser au Ministère des Affaires étrangères (bureau colonial), à Berlin; c'est la Société coloniale qui décide d'accepter ou non. Au besoin, le voyage est payé par la Société coloniale. Le gouverneur les prend là-bas sous sa protection, les place dans des familles de colons et prend les mesures nécessaires pour qu'elles s'habituent à la vie coloniale.

Ouganda. — Chemin de fer. — Un rapport déposé au Parlement anglais expose les conditions de la voie ferrée en construction vers l'Ouganda et dont les travaux sont poussés avec la plus grande activité.

C'est du port de Kilindini que la ligne part; on a dû construire une jetée pour permettre aux matériaux divers d'être débarqués et, quand elle a été faite, on s'est mis à l'œuvre. Mais la saison des pluies a été l'an dernier longue et forte, et il a été presque impossible de travailler dans le sol détrempé; de plus, à peine remuait-on le sol que les ouvriers étaient atteints de la fièvre; 5 % de coolies indiens et tous les ingénieurs européens ont été malades. En été, le manque d'eau a beaucoup gêné les travaux et il a fallu employer des moyens de toutes sortes pour s'en procurer. Au 31 mars, on avait dépensé près de 10 millions; sur cette somme, les machines expédiées d'Angleterre représentent 200,000 livres. En avril 1897, d'après M. Francis Fox, 72 kil. de voie étaient posés. On pensait en avoir 192 kil. pour le mois d'août et atteindre Kikouyou, à 480 kil. de Monbasa, à la fin de l'année. En ce point, on rencontre une bonne voie charretière conduisant au lac Victoria.

AMÉRIQUE

La marine marchande américaine. — D'après les statistiques officielles arrêtées le 30 juin 1897, le pavillon des États-Unis flottait sur 22,633 bâtiments, d'une jauge totale de 4,760,020 tx, soit 275 navires et 65,400 tx de plus que l'année précédente. Ce total se décomposait comme suit, d'après le mode de propulsion :

Tonneaux.

Vapeurs	6,599 avec 2,358,558
Voiliers	16,031 — 2,410,462

On a construit plus de vapeurs que de voiliers : 51,600 tx des premiers, l'an dernier, contre 14,400 tx des derniers. Aussi est-ce peut-être le dernier exercice où la

voile se trouvera l'emporter en tonnage sur la vapeur. Quant aux ports d'attache, cette flotte se répartit comme suit entre les trois grandes divisions naturelles de l'Union :

Côte Atlantique, 2,647,796 tx ; Lacs, 1,410,103 tx ; Côte Pacifique, 711,121 tx. Les ports de l'Atlantique sont en perte de 20,000 tx ; les ports du Pacifique n'ont rien gagné ni perdu ; toute l'augmentation a donc profité à la navigation intérieure, dont la flotte s'est augmentée de 86,000 tx. C'est également sur les lacs que la flotte à vapeur domine ; car elle compte 1,775 navires et 977,235 tx, ce qui donne près de 600 tx par vapeur, alors que la moyenne, sur les côtes maritimes, ne dépasse pas 300 tx. Les dimensions de ces bâtiments indiquent que le cabotage est plutôt leur occupation favorite. On n'enregistre, en effet, à la navigation internationale ou d'outre-mer, que 1,230 navires jaugeant 805,584 tx, à peine le sixième de la flotte.

La construction en fer et en acier se développe plus que celle des coques en bois. On compte, dès à présent, 1,023 navires en métal avec 1,027,222 tx, soit plus du quart du tonnage total ; c'est 68 navires et 124,395 tx de plus que l'année précédente.

Parmi les États les mieux dotés au point de vue des transports par navires, on peut citer :

Le New-York avec 1,331,743 tx ; le Michigan, 477,602 tx ; l'Ohio, 390,052 tx ; le Maine, 290,592 tx.

Quant aux équipages, ils paraissent comprendre plus d'éléments étrangers que d'indigènes.

De tous ces chiffres, il semble résulter que la marine marchande américaine existe, qu'elle se développe et qu'elle recherche de préférence le trafic national, le cabotage, qui lui est réservé comme monopole, et où elle pourrait être maîtresse des prix, si, comme pour les transports par chemins de fer, des guerres de tarifs ne survenaient de temps à autre. Le trafic international, sujet à la concurrence des marines étrangères, à des prix par conséquent plus limités, a été peut-être pour cette raison, négligé par les armateurs américains.

(*Dépêche coloniale*).

La ligue contre l'immigration aux États-Unis. — Si les États de l'Amérique du Sud manquent d'habitants et reçoivent à bras ouverts les Européens qui veulent bien aller s'installer chez eux, au contraire, les États-Unis marquent une répulsion chaque jour plus grande à l'égard des immigrants, qu'ils trouvent décidément trop nombreux. Il faut remarquer que les États-Unis, en soixante-quinze ans, de 1821 à 1895, ont reçu plus de seize millions d'Européens, et l'on comprendra comment le mouvement de répulsion que nous indiquons s'est traduit finalement par la création d'une ligue pour la restriction du mouvement d'immigration.

D'après M. Prescott F. Hall, secrétaire de ladite ligue, cette mesure se légitimerait par ce fait de psychologie élémentaire, à savoir que l'immigration de gens d'un niveau intellectuel inférieur tend à abaisser le niveau intellectuel moyen des habitants, et paralyse le mouvement de progrès en général. Comme on peut à la rigueur admettre qu'il y a un parallélisme assez étroit entre l'ignorance et les autres qualités morales de l'individu, l'auteur voudrait qu'un examen de lecture et d'écriture présidât à la réception des immigrants.

En réalité, l'origine des immigrants aux États-Unis a beaucoup varié depuis quelques années et ce fait peut n'être pas sans influence sur les destinées de la Grande-Bretagne, de la France, de l'Allemagne et de la Scandinavie, ces pays ont

réduit progressivement leur contingent jusqu'à n'être plus que les deux cinquièmes de l'immigration totale ; et en 1896, les pays du Sud et de l'Est de l'Europe, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Russie fournissent plus de la moitié des immigrants, alors qu'ils ne donnaient à peine la centième partie en 1889.

Comme preuve de la charge imposée aux États-Unis par les immigrants, on peut relever le nombre des étrangers qui se trouvaient en 1890, dans les prisons, les asiles d'aliénés ou les maisons de charité du pays ; ce nombre était de 80,000. D'autre part, la population étrangère fournit, toutes proportions gardées, une fois et demie plus de criminels, deux fois et un tiers plus de fous et trois fois plus de pauvres que la population indigène. Mais dans certains États même, tels que le Massachusetts, les étrangers en 1896, ont fourni dix fois plus de criminels qu'un nombre égal d'indigènes.

M. Hall, cherchant l'origine de ces éléments inférieurs, trouve les chiffres suivants, pour 100 criminels, fournis par les diverses nations européennes : Allemagne, 3,6 ; Scandinavie, 5,1 ; Écosse, 5,8 ; France, 6,1 ; Irlande, 7,1 ; Angleterre, 7,2 ; Russie, 7,9 ; Autriche, 10,4 ; Hongrie, 15,4 ; Pologne, 16,6 ; Italie, 18,2.

Le pourcentage des illettrés et des ressources pécuniaires des immigrants contient des proportions comparables à la précédente. En particulier, les immigrants qui viennent de France, d'Allemagne, d'Angleterre ou de Suède, apportent la plupart de 18 à 38 dollars, tandis que les Hongrois, les Italiens, les Russes sont la plupart du temps sans aucune ressource.

Enfin ces derniers ont une grande tendance à se fixer dans les villes, alors que leurs ancêtres allaient volontiers s'établir dans les régions neuves de l'Ouest. Aussi les étrangers ou les fils d'étrangers nés en Amérique forment-ils 77 % de la population totale des quartiers pauvres de Baltimore, 90 %, à Chicago, 95 %, à New-York et 91 %, à Philadelphie.

Comme l'Europe du Sud a fourni trois fois plus d'éléments que l'Europe du Nord à Baltimore, dix-neuf fois plus à New-York, vingt fois plus à Chicago et soixante-et-onze fois plus à Philadelphie, on est forcé d'admettre que la qualité des immigrants aux États-Unis est bien inférieure aujourd'hui à ce qu'elle était autrefois et que ce changement est lié à leur origine différente.

Dans ces conditions, un mouvement de défense, tel que celui manifesté par la ligue contre l'immigration peut paraître légitime.

Canada. — La vie sur les placers de Klondyke. — Robert Crook, qui est arrivé des champs d'or de Klondyke à San-Francisco, a donné quelques détails sur la vie qu'on mène sur les nouveaux placers de l'extrême Nord américain. « L'hiver, a-t-il dit, commence vers le 15 septembre et dure jusqu'au 1^{er} juin ; pendant cette période de l'hiver, le thermomètre descend souvent à 50 degrés centigrades au-dessous de 0, et en moyenne à 40 degrés. La nuit est presque continue, ce qui est accablant.

La seule eau qu'on puisse se procurer en hiver pour boire ou laver est de la glace fondue ; aussi personne ne se lave pendant neuf mois. On ne change de linge qu'une fois tous les trois mois. A moins de coucher à trois pieds, au maximum, d'un poêle, on gèle. Il n'y a pas un barbiér à Dawson-City (le centre des placers) ; aussi toute la population porte-t-elle une chevelure et une barbe de sauvages. Chacun n'a que la quantité de nourriture qui lui est rigoureusement nécessaire, et ceux qui ont épuisé leur provision ne peuvent la renouveler à n'importe quel prix. »

OCÉANIE.

Iles Hawaï. — Le recensement de la *population des îles Hawaï* présente un intérêt particulier au moment où cet archipel paraît devoir être annexé par les États-Unis. La population totale était, en 1896, de 109,000, dont seulement 31,000 Canaques hawaïens et 8,400 métis ; c'est-à-dire que les anciens habitants des Hawaï, y compris même les sang-mêlés, s'élève à moins de 40 % de la population totale. Les Japonais viennent ensuite au nombre de 24,000, ils tendent à augmenter, et les commerçants viennent maintenant du Japon aussi bien que les simples manœuvres. Les Chinois sont 21,616 et restent stationnaires. Les plus nombreux des Européens sont les Portugais, surtout des Açores, 15,191 ; puis viennent les Américains, 3,086 ; les Anglais, 2,250 ; les Allemands, 1,432. Lorsque les premiers missionnaires américains arrivèrent dans l'archipel, en 1820, il y avait 150,000 habitants, tous Canaques. Depuis, l'élément polynésien n'a fait que diminuer ; il a encore déchu de 10 % depuis le recensement de 1880. Au point de vue de l'influence et de la richesse, les Américains constituaient l'élément prépondérant et l'ont montré.

En effet, le 16 juin 1897, a été signé entre le gouvernement des îles Hawaï et la République des États-Unis un traité mettant les îles sous la domination de la grande République américaine. Ce traité a motivé l'envoi immédiat à Hawaï d'un navire de guerre japonais. Il avait été précédé, en effet, d'un refus de débarquement de 700 Japonais qui, aux termes des traités existants, s'étaient rendus à Hawaï pour s'y établir et que les Américains du Nord, craignant pour leur influence, avaient fait renvoyer chez eux. Des négociations ont commencé entre le Japon et les États-Unis.

L'influence américaine, qui a fini par absorber politiquement l'archipel Hawaï, était depuis longtemps maîtresse de son marché commercial. La part de l'Union dans le commerce total des îles est en effet de 90 %, tandis que la Grande-Bretagne, qui vient au second rang, ne représente que 5 %. La France, au huitième rang, ne figure que pour 89,000 fr. en 1896, sur un mouvement total de plus de 100 millions de francs, et pourtant, cette année est en progrès de 50,000 fr., c'est-à-dire du double sur 1895.

Les exportations des îles Sandwich vers les États-Unis (58 millions de fr.) consistent surtout en produits agricoles. Les sucres, à eux seuls, figurent pour 50 millions de fr. (1 millions 1/2 de quintaux), soit 94 % des exportations totales. Viennent ensuite : le riz, les bananes, les cuirs, le café, la laine. Les États-Unis ne transportent à Hawaï que pour 17 millions de produits, dont 3,285,000 fr. d'aciers et fers.

Les exportations totales des îles Hawaï dépassent de plus de 47 millions les importations. Le commerce total est de 127 millions de francs.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ - REYBOURRON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

Dix-Neuvième Année.



Tome Vingt-Neuvième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Grandes Conférences de Lille :	
E. GUILLOT. — La découverte du Niger (<i>suite</i>)	237
II. Communications aux Assemblées générales :	
V. TILMANT. — Mémoire contre la division du cercle en 400 grades et en faveur de l'adoption du système de 240 degrés..	244
III. Roger ARNETTE. — Un voisin gênant.....	275
IV. Eugène GALLOIS. — Une visite à l'ancien royaume de la reine de Saba.....	283
V. Ephémérides de l'année 1897	292
VI. Faits et Nouvelles géographiques :	
I. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.	
France	293
Europe	294
Asie	295
Afrique	298
Amérique	299
Océanie.....	300

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs; Prix du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

La Société n'est pas responsable des opinions émises par les Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires peuvent disposer.

Les lettres concernant la partie financière doivent être adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint, 44, rue Grande-Chaussée, à Lille.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA DÉCOUVERTE DU NIGER

Suite (1).

Conférence faite en 1897 devant la Société de Géographie de Lille

Par M. E. GUILLOT,

Ancien Secrétaire-Général, Membre d'Honneur de la Société de Géographie de Lille,
Professeur agrégé d'Histoire et de Géographie au Lycée Charlemagne,
Secrétaire de la Société de Géographie commerciale de Paris,
Officier de l'Instruction publique.

II. — LES ROUTES DE L'OUEST.

La route de l'Ouest a été et est encore l'une des plus suivies ; c'est par là qu'a commencé la colonisation du Sénégal et par là que remontent actuellement les colonnes chargées de ravitailler les postes du Haut-Sénégal et du Haut-Niger, ainsi que la plupart des missions qui ont poursuivi l'extension de l'influence française dans la boucle du grand fleuve soudanien.

Sans remonter aux aventureux marins de Dieppe qui, dès le XIV^e siècle avaient peuplé de comptoirs la côte entre le Cap Vert et

(1) Voir tome XXVIII, 1897, page 262.

le fond du golfe de Guinée, ou même à Richelieu, qui avait accordé aux Compagnies dieppoise, rouennaise et malouine, d'importants privilèges pour le commerce dans les mêmes parages, il suffit de rappeler que Colbert inaugura vraiment la colonisation du Sénégal. Saint-Louis, Gorée, Arguin et Portendik y furent au XVII^e siècle nos principaux comptoirs.

ANDRÉ BRUE. André Brue (1697-1723), dont l'intéressante figure a été, grâce à la savante étude de M. Berlioux, mise en pleine lumière, fut le véritable précurseur de Faidherbe. Il entra en relations avec les chefs Peuhls qui habitaient la vallée du Sénégal et qui, pleins d'admiration pour son caractère, allèrent jusqu'à lui offrir la main d'une princesse royale. La carte des côtes fut dressée, et pour préciser les connaissances sur la vallée du Sénégal, une expédition fut envoyée à l'intérieur qui fit parvenir d'utiles renseignements au géographe d'Anville. C'est André Brue qui, le premier, a soigneusement décrit les Foulah, les Mandingues et tracé les plans de colonisation que l'on s'est, de nos jours, efforcé de mettre en pratique. Un siècle et demi avant Faidherbe, il projetait d'établir une ligne de postes fortifiés le long du Sénégal et de relier le fleuve au Niger par une route, à la fois militaire et commerciale.

Tant de grands projets semblèrent évanouis avec lui : les comptoirs du Sénégal, plus négligés que jamais, furent attaqués et occupés par les Anglais au XVIII^e siècle : Saint-Louis leur fut même cédé au traité de Paris (1763); mais ils le rendirent au traité de Versailles (1783), et à la fin du XVIII^e siècle furent inaugurées les explorations qui devaient, après cent ans d'efforts et d'études, aboutir à la connaissance complète du Niger.

MUNGO-PARK. L'Association africaine d'Angleterre entreprit de recueillir sur ce fleuve des renseignements précis : on ne savait guère qu'une chose, c'est qu'il coulait de l'Ouest à l'Est au delà de la région que l'on désignait sous le nom de Ségambie, lorsque Mungo-Park entreprit d'atteindre le Niger et d'aborder le Soudan.

Fils d'un simple cultivateur et appartenant à une famille nombreuse et pauvre, l'Écossais Mungo-Park s'était formé par son propre travail et par son amour passionné de la lecture; sur la demande d'un membre influent de l'Association, Joseph Banks, il fut agréé par elle

pour renouveler la tentative du major Houghton, qui avait péri chez les Maures, et pour voir le Niger.

Parti de Pisania avec un très mince bagage et des vivres pour deux ou trois jours, il franchit la Falémé et le Sénégal. Conduit malgré lui au camp de Benown, où résidait Ali, chef des Maures, il y subit une captivité déguisée de deux mois et demi, jusqu'au moment où il réussit à se soustraire par la fuite à la curiosité d'une foule importune. Par Mourdia, il atteignit Ségou, dont il évalue la population à 30,000 habitants.

Le désir de l'Association africaine était réalisé, et Mungo-Park ne put cacher la joie immense qu'il éprouvait à voir se développer devant lui le cours du fleuve, qu'avait entouré jusqu'à ce jour un si profond mystère : « Ce fut, dit-il, avec un extrême plaisir que, regardant » devant moi, j'aperçus le majestueux Niger que je cherchais depuis » si longtemps. Il étincelait des feux du soleil et coulait lentement » vers l'Orient. Je courus au rivage, et après avoir bu de ses eaux, je » levai les mains au Ciel en remerciant avec ferveur le Tout-Puissant » de ce qu'il avait couronné mes efforts d'un succès aussi complet. »

Dans ce premier voyage, toutefois, il ne dépassa pas Sansanding sur le fleuve; puis, malade, n'ayant plus qu'une seule monture, il revint par Koulikoro, Banakou et à travers les montagnes à Pisania, qu'il avait quitté dix-huit mois auparavant. A Londres, son ami Dickson, qu'il rencontra au Musée Britannique et qui avait depuis longtemps pleuré sa mort, crut voir une apparition, tant était fortement enracinée à cette époque la croyance qu'il était impossible de revenir du Soudan. Mais, en somme, dans ce voyage rapidement interrompu, Mungo-Park n'avait qu'aperçu le Niger, constaté son existence, sa direction et sa proximité du Sénégal, qui devait plus tard inspirer la construction de la route si fréquentée aujourd'hui pour la pénétration vers le Soudan.

Mungo-Park avait acquis la gloire : devenu médecin de campagne, il aurait pu vivre tranquillement auprès de sa femme et de ses parents dans l'aisance que lui avaient procuré la vente de ses ouvrages et les libéralités de l'Association africaine. Mais, dès qu'il eut connaissance du projet formé par l'Association d'envoyer en Afrique un voyageur pour étudier la navigabilité du Niger, il s'offrit de nouveau à tenter un deuxième voyage (1805); il avait appris l'arabe et étudié l'astronomie.

En avril 1805, il était de nouveau à Pisania, et le 19 août, il attei-

gnait le Niger, qu'il voulait descendre jusqu'à la mer, avançant ainsi de près d'un siècle la mission Hourst.

A Koulikoro, il s'embarqua pour cette périlleuse expédition de laquelle il ne devait jamais revenir ; au prix de quelques présents, le chef de Ségou accorda le passage. De Sansanding, où il eut la douleur de perdre son compagnon européen Anderson, il adressa à l'Association africaine et à sa famille les dernières lettres qui soient parvenues à destination ; puis il se lança dans l'inconnu. Dès 1806, des bruits sinistres commencèrent à se répandre. Un émissaire du gouverneur du Sénégal apprit en 1810 d'Amadi-Fotouma, qui avait accompagné l'explorateur, qu'à la suite d'un combat soutenu contre les indigènes, Mungo-Park avait péri dans les rapides de Boussa ; une autre version rapporta que le voyageur s'était noyé vers ce même point en se sauvant à la nage pour éviter une embuscade dressée par les gens du Yaouri. Il a fallu quatre-vingt-dix ans pour que la tentative conçue et faite par Mungo-Park dans une contrée totalement inconnue, ait pu être couronnée d'un plein succès.

RENÉ CAILLIÉ Le 8 septembre 1828, un mendiant défiguré arrivait à Tanger et demandait asile au Consul de France, M. Delaporte, qui saisi à la fois de pitié et d'admiration, annonçait à la Société de Géographie de Paris l'heureux résultat d'un des plus téméraires voyages du XIX^e siècle, accompli par le Français René Caillié.

Né en 1799 à Mauzé (Deux-Sèvres), Caillié ne semblait ni par sa naissance, ni par sa famille, devoir être porté vers les expéditions lointaines ; son père était boulanger et lui-même apprit tout d'abord le métier de cordonnier. Quoique peu instruit, il était doué d'une imagination des plus vive et animé du désir de voir, de découvrir. Transporté d'enthousiasme à la lecture des aventures de Robinson, il voulut imiter son exemple ; en étudiant les livres de voyages, il fut frappé des lacunes qui existaient encore dans les connaissances géographiques, et, stimulé par un sentiment patriotique des plus louables, il résolut de voyager, malgré l'opposition de son tuteur, et de sacrifier pour la France cette existence que Mungo-Park avait donnée pour l'honneur de l'Angleterre.

A seize ans et demi, il part pour le Sénégal avec 60 francs en poche, ignorant le métier d'explorateur et ne sachant faire que des souliers. Il tombe malade au moment d'aller rejoindre sur la Gambie l'expédi-

tion anglaise du major Grey. En 1817, il obtient à la Guadeloupe un modeste emploi qui le fait vivre ; mais il regrette le Sénégal et il y revient. Il ne peut dépasser Bakel sur le Sénégal, et doit rentrer en France pour rétablir sa santé compromise.

Puis, sur les conseils du baron Roger, il se rend chez les Maures Braknas, où il subit un pénible martyre de huit mois ; mais il y apprend l'arabe et s'initie à toutes les pratiques de l'islamisme.

Revenu à Saint-Louis, il fait de vains efforts pour intéresser à ses projets le gouverneur français du Sénégal : on lui refuse la subvention de 6,000 francs qu'il sollicitait ; il est traité en aventurier et en mendiant. On lui accorde des vivres pour quinze jours et on l'envoie surveiller à Richard Toll des ouvriers nègres, aux appointements de 50 francs par mois.

Caillié se décide alors à faire appel au gouverneur anglais de Sierra-Leone ; il propose d'aller à Tombouctou ; mais on l'accuse de vouloir rivaliser avec l'Anglais Laing, qui avait récemment visité cette ville.

Repoussé partout, Caillié se résout à agir seul. Avec 2,000 francs qu'il a économisés, il réunit une petite pacotille, achète quelques médicaments et, se donnant pour un Arabe d'Alexandrie qui, après un long séjour en France voulait regagner sa patrie, il part le 19 avril 1827 de Kakondy sur le Rio-Nunez avec des marchands Mandingues qui se rendaient à Kankan. Il portait un costume arabe, emportait des verroteries, du corail, de l'ambre, quelques couteaux et un parapluie.

La caravane, traversant les montagnes du Fouta-Djallon, laisse Timbo à deux journées de marche ; la vue du Niger à Couroussa guérit Caillié de la fièvre. A Kankan, il attend vingt-huit jours une occasion pour gagner Djenné sur le Niger ; mais il recueille de précieux renseignements et affirme dès cette époque l'importance de Bamakou, qu'il n'a pas vu comme futur débouché de la Sénégambie sur le Niger : on sait que les événements ont pleinement ratifié ce jugement.

Après la traversée du Ouassoulou, alors totalement inconnu, il subit une terrible attaque de scorbut ; mais son énergie reste entière et il écrit au milieu de ses souffrances : « Je ne me suis pas reproché » un seul instant la résolution qui m'avait conduit dans ces lieux. » Enfin il peut partir et, franchissant le Bagoé, qu'il prend à tort pour le Niger, il arrive à Djenné et obtient du chef, en échange du don de son fameux parapluie, une bonne lettre de recommandation pour un des

principaux notables de Tombouctou. Une navigation de vingt-cinq jours sur le Niger le conduit à Kabra d'où, contenant son impatience et sa joie, il arrive enfin dans l'ancienne métropole du Soudan (20 avril 1828).

Rien ne peut rendre la désillusion qu'éprouva le voyageur français en parcourant Tombouctou, cette ville déchue, à laquelle des légendes fantaisistes attribuaient au moins 100,000 habitants, devenue une pauvre cité entre les mains des Maures qui étaient eux-mêmes tributaires des Touareg. En vain l'on voulut retenir Caillié ; son hôte lui offrit des marchandises pour se fixer à Tombouctou ; ce fut peine perdue. La nouvelle de la mort de Laing, qui venait d'être assassiné dans le Sahara, ne l'arrêta même pas. Caillié se joignit à une caravane qui se rendait au Maroc, et le premier de tous les voyageurs européens, il allait accomplir du Sud au Nord la traversée périlleuse du grand désert. Il dut faire de tristes réflexions en passant à El Araouan, non loin de l'endroit où le meurtre de Laing avait été commis. Aux puits de Mourad, où se pressait une foule tumultueuse, on fit d'énormes provisions d'eau pour la traversée, qui devait durer huit jours, de la partie du Sahara la plus aride et la plus dépourvue de ressources.

Aussi, l'oasis de Tafilet sembla-t-elle un véritable paradis au voyageur qui venait de supporter une marche si pénible et d'endurer tant de souffrances. Fez lui parut une grande ville mais sale et mal tenue. A Mequinez, chassé de la mosquée où il croyait trouver un asile, il dut coucher dans la rue, la tête appuyée sur son sac de notes.

A Rabat, il chercha le Consul de France ; c'était un Juif qui lui fit une maigre aumône et le mit à la porte. Mais il trouva enfin le salut à Tanger. Notre Consul, M. Delaporte, l'accueillit avec bienveillance et avêtit le commandant de la station française à Cadix, qui consentit à le rapatrier.

Caillié était digne de ces attentions : il venait de refuser de suivre les conseils qu'on lui avait donnés de porter ses découvertes en Angleterre et de toucher la somme de 25,000 francs promise à quiconque réussirait à visiter Tombouctou.

Le succès de Caillié était si complet et si inattendu, qu'il ne provoqua tout d'abord que la défiance. M. Delaporte douta un instant de la véracité du voyageur ; M. Jomard, Président du bureau central de la Société de Géographie de Paris, ne sembla pas plus convaincu : il fit

subir à l'illustre voyageur un véritable examen, s'enquérant de la langue parlée à Tombouctou, des populations et de leurs usages; les notes de Caillié dissipèrent enfin ses doutes, et la Société de Géographie, après un rapport des plus élogieux sur son beau voyage, lui décerna sa grande médaille d'or.

La joie de la France ne fut égalée que par la jalousie et l'irritation de l'Angleterre, qui venait de dépenser 18 millions en pure perte pour la mission Goy et qui était vaincue par un cordonnier français, abandonné de tout le monde. Les savants français avaient, comme ils devaient le faire, déploré la mort de Laing; les Anglais accusèrent Caillié d'imposture et attaquèrent sa véracité.

Caillié ne tarda pas à être délaissé : devenu simple expéditionnaire dans un ministère, il réussit, après avoir économisé quelques milliers de francs, à acheter une modeste propriété et devint maire de son village. On lui refusa même les subsides qu'il sollicitait pour tenter de mettre à exécution dans un nouveau voyage, l'idée de Mungo-Park et effectuer la descente du Niger. Abandonné, découragé, Caillié mourut à 38 ans (1838), et ce n'est que tardivement que l'on a rendu un hommage mérité à sa mémoire.

Il semblait que l'important voyage de Caillié dut ouvrir à la France l'accès des régions intérieures du Soudan. Or, pendant un quart de siècle, il n'y eut pas de colonie plus délaissée que le Sénégal. Bakel était le dernier poste français; mais il s'en fallait de beaucoup que la domination française fut incontestée depuis la côte jusqu'à ce point. Les Maures passaient sans cesse le Sénégal pour venir piller nos comptoirs; les rares colons étaient soumis à des tributs vexatoires prélevés par les chefs indigènes, et, comme pour accroître les dangers qui menaçaient notre domination dans cette partie de l'Afrique, une insurrection musulmane dirigée par un prophète vénéré, El Hadj Omar, s'étendait rapidement dans la région du Haut-Sénégal. Tout était compromis, perdu, sans l'activité et l'énergie de Faidherbe.

(A suivre).

COMMUNICATIONS AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

MÉMOIRE

CONTRE LA DIVISION DU CERCLE

EN 400 GRADES,

et en faveur de l'adoption du système de 240 degrés,

Présenté à la Société de Géographie de Lille,

Par M. V. TILMANT,

Directeur honoraire d'École primaire supérieure,
Officier de l'Instruction publique,
Secrétaire de la Société de Géographie de Lille
et de la Commission météorologique du Nord.

Amicus Plato, sed magis amica veritas.

Le résultat des travaux de la Commission est
une cote mal taillée.

(UN DE SES MEMBRES).

PRÉFACE.

Ce travail a pour but d'empêcher la réalisation et les funestes effets d'une mesure arrêtée par une Commission formée d'une élite de savants et de spécialistes, mais qui devait être bien incomplète le jour où fut votée cette malheureuse résolution (7 avril 1897).

Il semble qu'aucun membre de la Commission n'eût pris connaissance de la *Note* de M. Adolphe Carnot, présentée par lui à l'Académie des Sciences près d'un an auparavant (8 juin 1896) et qu'il faut lire d'abord, si l'on veut avoir une idée claire et nette de la question : on la trouvera plus loin sous le titre d'*Annexe*.

La graduation de Laplace, adoptée par la Commission, est restée étrangère aux marins, et aussi aux astronomes, ce qui est plus étonnant ; mais elle s'est répandue et a fait de grands progrès parmi les géodésiens et les agents du service géographique de l'armée : elle leur est même devenue si familière et leur paraît tellement avantageuse, qu'ils ne s'en sépareront certainement qu'avec peine.

C'est dans cet esprit que semble avoir été prise la décision de la

Commission, quoiqu'il y eût dans son sein de savants marins et de nombreux et éminents astronomes.

Cependant, la supériorité de ce système ne tient nullement, comme on semble le croire, au nombre 400, c'est-à-dire à ce que l'unité angulaire (l'angle droit) se divise en 100 parties, comme le mètre et le franc. Tout l'avantage du système résulte uniquement, il est vrai, de cette *division décimale*, mais appliquée au *grade*.

Cela est si vrai, et M. Poincaré le signale quelque part dans son Rapport, que la division décimale de l'heure et du degré actuel amènerait les mêmes simplifications de calcul, malgré la bizarrerie du nombre de degrés contenus dans l'angle droit. Dans toutes les applications, l'ancien système de 360° conserverait tous ses avantages; il n'aurait pas, outre l'inconvénient du fuseau horaire si compliqué dans le système 400 (1), les autres désagréments de ce système : on ne lui fait en effet *qu'un seul reproche, comme d'ailleurs au système 240*, et ce reproche est léger, puisqu'il s'applique aux arcs plus grands qu'une circonférence.

Si la Commission s'était demandé pourquoi les astronomes, élèves ou disciples, successeurs et admirateurs de Laplace, ont abandonné son système, tandis qu'il s'est maintenu dans les services du Cadastre, du Génie et des Cartes de l'État-Major, où il a été développé et perfectionné, notamment par feu le général Perrier, elle aurait certainement imité les astronomes; et, si elle ne voulait pas innover en adoptant le système de 240 degrés, depuis longtemps exposé et apprécié par M. Adolphe Carnot, elle aurait décimalisé le degré actuel, comme elle a fait pour l'heure.

La réponse à la question précédente est en effet facile et concluante. Dans les services que nous venons de citer, on mesure des angles, on fait des triangulations, etc., mais *sans aucun souci de l'heure*; pour les astronomes et les marins, au contraire, la mesure du temps est inséparable de celle des angles, et il faut faire la conversion alternative et continuelle de chacune de ces grandeurs en l'autre (2) : c'est pour-

(1) Le fuseau horaire étant le $\frac{1}{24}$ de la surface terrestre, compris entre deux demi-méridiens, dans le système 400, la valeur du fuseau horaire est de 16 grades $\frac{2}{3}$ ou 16 g. 667, au lieu du nombre entier actuel 15°, et surtout du nombre bien plus simple de 10 degrés (10°) proposé par M. de Sarrauton.

(2) Pour permettre d'employer l'une ou l'autre de ces mesures, selon le besoin, on trouve dans l'*Annuaire du Bureau des Longitudes* toutes les préfectures

quoi, comme le dit M. Poincaré, « il faut que le rapport de l'unité de » temps à l'unité d'arc soit un nombre simple ». Le rapport de 400 à 24, ou de l'heure au grade, ne satisfait pas à cette condition ; de là le retour à l'ancien système, dans lequel la division *parallèle* de l'heure et du degré, avec des *subdivisions de même nom*, donne les relations suivantes :

$$\begin{array}{ll} a) \ 1^h = 15^\circ & b) \ 1^\circ = 4^m. \\ \quad 1^m = 15' & \quad 1' = 4^s. \\ \quad 1^s = 15'' & \quad 1'' = 4t \text{ ou } 0^s,066. \end{array}$$

Le système de 240^d fournit un rapport plus simple encore (10 au lieu de 15) : c'est là ce qui en assure le succès.

En effet, si l'on établit les mêmes relations pour les systèmes 400 et 240, en employant bien entendu la nouvelle unité de temps, c'est-à-dire l'*heure décimale*, on trouvera d'une part une complication extrême et de l'autre une admirable simplicité.

SYSTÈME 400.				SYSTÈME 240.			
1 ^h = 16,666	1 ^g = 0 ^h ,06			1 ^h = 10 ^d	1 ^d = 0 ^h ,1		
0,1 = 1,666	0,1 = 0,006			0,1 = 1 ^d	0,1 = 0,01		
0,01 = 0,1666	0,01 = 0,0006			0,01 = 0,1	0,01 = 0,001		

Lors même qu'on remplacerait 16 gr. 666 par 16 gr. 2/3 ou 50/3, ou enfin par 100/6, les conversions de temps en grades (1^{re} colonne) exigeraient une division par 6, outre la multiplication par 100 ; pour la conversion inverse, on aurait à multiplier par 6 et à diviser par 100 (2^e colonne). Dans le système 240, les mêmes conversions se feront au moyen de la multiplication ou de la division par 10, c'est-à-dire par un simple déplacement de virgule.

On peut remarquer que ce dernier système est heureusement désigné sous le nom de système de l'*heure décimale*.

L'*heure décimale*, en effet, c'est l'heure divisée en 10 (degrés), ce qui donne pour le *jour* de 24 h. 240 > :
le *cercle* étant aussi divisé en. 240 > ,
ces deux unités se trouvent ainsi assimilées, selon le désir de tous aujourd'hui.

et sous-préfectures de la France, chacune avec sa *longitude* exprimée en *arc* et en *temps*, et sa *latitude*. Rappelons en passant que la *latitude* d'un lieu est égale à la hauteur du pôle au-dessus de l'horizon de ce lieu, et que sa *longitude* se calcule par sa différence d'heure avec celle du premier méridien. (Voir le tableau à la fin du *Mémoire*).

I. — EXPOSÉ GÉNÉRAL.

Une Commission, nommée par M. le Ministre de l'Instruction publique en exécution d'un décret du 2 octobre 1896, a été chargée d'étudier les divers projets de division décimale du temps et du cercle.

« Cette Commission, où toutes les spécialités étaient représentées, comprenait :

- 1° Les membres du Bureau des Longitudes ;
- 2° Deux membres de l'Administration centrale de l'Instruction publique ;
- 3° Deux représentants des Postes et Télégraphes ;
- 4° Deux représentants des Chemins de fer ;
- 5° Deux représentants des Sociétés de Géographie. »

Ces renseignements sont empruntés au Rapport dans lequel M. Poincaré expose les études et les conclusions de la Commission.

Le programme soumis à cette Commission se composait de onze questions, dont nous ne citerons que la première.

« Quelles sont les objections qui ont empêché, à l'époque de la Révolution, l'extension du système décimal au temps et à la circonférence, et quelle est la valeur de ces objections ? »

En même temps que les divisions actuelles du jour et de la circonférence (360° et 400 grades), la Commission avait surtout à examiner et à comparer les projets de trois inventeurs, savoir :

1° M. le Dr de Rey Pailhade, Président de la Société de Géographie de Toulouse, le premier en date, qui divise le jour en 100 *cés* et le cercle en 100 *cirs* ;

2° M. de Sarrauton, ingénieur, Vice-Président de la Société de Géographie d'Oran, qui maintient le jour de 24 heures, divisées en 100 minutes, et propose de partager la circonférence en 240 degrés. (Voir la *Note* de M. Ad. Carnot à la fin de cet opuscule) ;

3° M. Bouquet de la Grye, Président de la Société de Géographie de Paris, qui divise le jour en 20 *chrones*, et le cercle en 200 *mers* (du grec *merizein*, diviser).

On remarquera la préoccupation et les efforts des trois auteurs pour assimiler le *jour* et le *cercle*, par l'identité ou l'analogie de leur division. Le soleil, en effet, dans son mouvement diurne apparent, décrit

un cercle dans le ciel en un jour ; aussi l'aiguille principale de nos montres et de nos horloges ne devrait, comme le soleil, faire *qu'un tour en un jour* (1) ; mais ces instruments avaient pour objet, à l'origine, de séparer les *heures de jour* des *heures de nuit*, distinction qui remonte à plus de 4000 ans.

La Commission s'est arrêtée aux conclusions suivantes :

1° « *Le jour solaire moyen est divisé en vingt-quatre heures, qui sont subdivisées décimalement ;*

2° » *La circonférence est partagée en 400 grades, qui sont subdivisés décimalement ;*

3° » *Ces nouveaux modes de division du temps et de la circonférence pourront être mis en vigueur dès qu'ils auront été approuvés par un Congrès international ;*

4° » *Il convient, sans attendre cette entente internationale, de décider que l'heure civile légale se comptera de 0 à 24, comme l'heure astronomique. »*

La première de ces conclusions, complétée par la quatrième, prescrivant une manière de compter les heures déjà suivie en Belgique, en Italie, au Canada, etc., réalise un progrès considérable, et sera facilement adoptée par tous les pays civilisés.

La division décimale de l'heure, à cause de ses avantages, sera également et rapidement acceptée.

Pour en finir tout de suite avec cette première question, signalons la supériorité de la série ininterrompue de 24 heures pour tout ce qui est destiné à être lu, *sur le papier*, supériorité qui ressort notamment de la clarté des indicateurs belges de chemin de fer, opposés aux nôtres, où nous nous perdons quelquefois entre les heures *du matin* et celles *du soir*. Mais espérons que les deux séries de 12 heures resteront encore assez longtemps en usage *dans la conversation*, où le danger d'équivoque n'existe pas, et qu'on nous permettra de garder nos vieilles habitudes, c'est-à-dire de « dîner ou souper à VI heures, pour assister à VIII heures à une conférence, et de nous coucher à X heures. »

Il y a même un cas où il nous paraît impossible de remplacer les deux séries par une seule : c'est à propos des *sonneries*. Si, à partir de

(1) Une pareille horloge existe à Saint-Omer, dans l'intérieur d'une église. Le cadran est divisé en 24 parties, formant deux séries de 12 heures : l'une finit en haut du cercle, et le XII signifie *midi* ; l'autre, en bas, où XII représente *minuit*.

VIII heures du soir jusqu'à minuit, on faisait sonner à nos horloges, et surtout aux horloges publiques, 20, 21, 22, 23 et 24 coups, ce serait un véritable cauchemar ; on retomberait dans l'inconvénient dont se plaignaient les astronomes de l'Observatoire de Paris, qui, avant l'établissement du *temps moyen*, entendaient *minuit* sonner pendant un quart d'heure aux horloges de la ville.

Les décisions de la Commission relatives à la division du jour et de l'heure, ne présenteront aucune difficulté, puisque l'une d'elles est déjà réalisée par deux pays voisins, et que l'autre trouve un précédent très utile dans la division de toutes les unités de notre système métrique.

Il n'en est malheureusement pas de même de la seconde : la division du cercle en 400 grades, avec le maintien du jour de 24 heures, *qu'on ne peut raisonnablement espérer de changer, depuis que Laplace a vainement essayé de le remplacer par un jour de 10 heures*, est à notre avis de nature à nuire considérablement aux progrès de la décimalisation poursuivis par la Commission, et à l'adoption d'un système unique et universel.

Si Laplace, pour s'écarter moins de l'usage traditionnel et universel, avait divisé le jour en 20 parties (au lieu de 10), comme l'a proposé récemment M. Bouquet de la Grye, chacune de ces divisions restant à peu près égale à l'heure ancienne, il eût peut-être réussi, grâce à l'esprit de réforme qui régnait alors et qui permit d'entreprendre et de réaliser celle des poids et mesures, grâce surtout aux victoires de la République et de l'Empire, qui placèrent un moment la France à la tête de presque toute l'Europe et d'une partie de l'Afrique. Mais, dans la situation actuelle, il nous est aussi inutile de songer à faire adopter un jour de 20 ou de 40 heures par toutes les nations, que de rêver le retour aux décades du calendrier républicain.

On verra cependant plus loin que de grands savants, « des membres » de la Commission n'ont pas renoncé à l'espoir d'une division du jour » plus rationnelle et plus conforme au système décimal que la division » en 24 heures. »

Ce qui paraîtra plus surprenant encore, c'est que les mêmes savants espèrent que cette division décimale du jour sera amenée par la division du cercle en 400 grades : cette dernière doit même surtout avoir été adoptée par eux en vue de la première (1).

(1) « La division de la circonférence suivra celle du jour sans difficulté », dit

On semble compter, pour obtenir ce singulier résultat :

1° sur l'ennui qu'occasionneront aux astronomes et aux marins les calculs nécessités par les divisions simultanées du cercle en 400 grades et du jour en 24 heures, et que nous avons indiqués ci-dessus ;

2° sur les progrès de l'instruction publique, pour augmenter le nombre des personnes qui s'occupent de ces deux sortes de mesures ;

3° sur une entente internationale pour l'adoption préalable de la division de la circonférence en 400 grades.

L'inconvénient signalé d'abord sera subi par les astronomes et les marins qui suivront cette division de la circonférence, nouvelle pour eux ; mais il est à supposer que, dans l'avenir comme aujourd'hui, la plupart laisseront les 400 grades aux novateurs et aux géodésiens, et continueront à se servir des 360° : tout au plus regretteront-ils qu'ils ne soient pas décimaux, comme l'a demandé M. Noblemaire (1).

D'autre part, des progrès plus rapides et plus certains que ceux de l'instruction, sont ceux de *la lutte pour la vie*, qui feront discuter les heures et négliger le cercle. Et en supposant même qu'on arrive à un jour de 20 heures, comment sera-t-il divisé : en *trois 7* ou en *trois 6* (soit dit sans calembourg) ? Quand on serait tombé d'accord sur ce point, il faudrait refaire le tarif du *prix de l'heure* dans tous les métiers ; car c'est *l'heure* aujourd'hui qui est l'unité de temps, puisque tout se fait à l'heure : travail manuel et travail intellectuel, cours de Facultés et courses en voitures, etc., etc.

On tremble à la pensée des grèves, des révolutions même que de pareils changements peuvent amener, quand on voit l'obstination et l'opiniâtreté des mécaniciens anglais, à propos des *trois 8*, produire une calamité telle que le clergé et le Parlement rivalisent de zèle pour en obtenir la cessation.

Enfin, quant aux pays étrangers, nous sommes de l'avis de M. Guyou, « qu'aucun gouvernement ne se résoudra à tenter une » entreprise aussi aventureuse que la modification du jour de

M. Bouquet de la Grye, et c'est ce qui assure le succès de la division du cercle en 240, conséquence du jour de 24 heures. Mais la marche inverse est irréalisable, parce qu'aucun peuple ne voudra du jour de 20 ou de 40 heures.

(1) Voir l'*Extrait de la délibération du Comité hydrographique*, dans sa séance du 11 juillet 1895, concluant « qu'il n'y a pas lieu de préconiser l'emploi, dans la Marine, de la division décimale du jour et de la circonférence. »

- » 24 heures, et que tous les vœux que puisse émettre une Commission
- » au delà du comptage de 1 à 24 heures resteront stériles. »

Comme nous l'avons dit plus haut, *l'entente internationale* est plus difficile que jamais. Il suffit, pour s'en convaincre, de voir le peu de succès obtenu par la proposition d'unifier partout le jour astronomique au jour civil, en faisant commencer le premier à minuit comme le second. Ce projet, remis au jour par les astronomes français en 1894, et contenu dans un rapport de M. Poincaré inséré dans l'Annuaire du Bureau des Longitudes pour 1895, n'a pu aboutir, nous dit l'auteur, dans son rapport actuel, par défaut d'entente internationale.

- Aussi, nous pensons, comme M. Lallemand, « que des résultats »
- » n'ont jamais été obtenus que quand une nation prenait une initiative
 - » hardie, sans se préoccuper de savoir si elle serait suivie ou non. »

La France, adoptant la division du cercle en 240^e, sera imitée par tous les autres peuples, comme l'ont été les États-Unis dans l'établissement des fuseaux horaires, cité ici pour exemple par M. Lallemand, et comme celui-ci le prévoit pour le futur Congrès international.

Dans tout ce qui va suivre, destiné à montrer les inconvénients et les dangers de la division du cercle adoptée par la Commission, nous prenons pour guide le Rapport de M. Poincaré, en l'abrégéant et le dépouillant de ce qu'il a de savant et de trop scientifique : nous voyons avec plaisir que l'éminent auteur n'a pas oublié, avec « les milliers de marins, les millions d'élèves ou d'anciens élèves des écoles primaires. »

On nous excusera de donner ici de nombreuses citations du Rapport, parce qu'il est difficile de se le procurer et que beaucoup de passages sont d'une admirable clarté, qui entraîne la conviction. Tels sont ceux qui présentent les *Inconvénients du système sexagésimal*, les *Conditions du problème* et l'*Examen des divers systèmes*.

Si l'on nous accusait de témérité pour vouloir réformer une mesure prise, ou plutôt proposée, par une élite de savants et de spécialistes, nous trouverions dans le Rapport même notre justification :

« La Commission ne pouvait songer à arrêter des solutions définitives. C'est au futur Congrès international qu'il appartiendra de les prendre, s'il se réunit.

- » Les votes de la Commission ne peuvent être regardés que comme des indications : pour faciliter une entente, on ferait volontiers tous les sacrifices possibles sur les questions de détail.

» Le seul point essentiel, c'est que les subdivisions de l'unité nouvelle, quelle qu'elle soit, devront être décimales. Cela suffira pour que les résultats réellement importants soient assurés ».

II. — INCONVÉNIENTS DU SYSTÈME SEXAGÉSIMAL.

« Tous les peuples ont depuis longtemps adopté un même système d'unités pour la mesure des temps et des angles. »

Ces unités sont l'*heure* et le *degré*, divisés chacun en 60 *minutes* de 60 *secondes*, etc.

« Ce système *sexagésimal*, legs des anciens Chaldéens, présente des inconvénients qui sont trop évidents pour qu'il soit nécessaire d'y insister.

» Les problèmes les plus simples ne peuvent plus se résoudre sans quelque effort; il faut une certaine attention, par exemple, pour calculer la vitesse d'un train, connaissant l'heure du départ, celle de l'arrivée, et le nombre de kilomètres parcourus.

» Il n'est pas jusqu'à l'addition et à la soustraction de deux angles ou de deux temps qui ne deviennent des opérations compliquées, et qui n'exposent même souvent à quelques chances d'erreur. Il en sera de même, *a fortiori*, quand on voudra multiplier ou diviser un angle par un nombre entier, même simple. »

Cela est si vrai qu'on oserait à peine demander à nos aspirants au certificat d'études le *trajet* total d'un train parti à 7 h. 45 du matin, arrivé à 11 h. 10, et faisant 50 kilom. à l'heure; ou la *vitesse* d'un autre, parti à la même heure, arrivé à 3 h. 20 après avoir parcouru 200 kilom. De même un enfant, après quelques leçons de système métrique, trouvera immédiatement, de tête, le *double* et la *moitié* de 3 m. 40 ou de 3 f. 40, et n'arrivera qu'un peu plus tard aux mêmes résultats pour 3 h. 40 m. ou 3° 40' (1).

(1) M^{re} Pape-Carpantier, qui a rendu tant de services à l'enseignement de la première enfance, a imaginé une horloge artificielle, à deux aiguilles, pour enseigner la numération sexagésimale de l'heure, qui fait le désespoir de certains parents. Le mouvement est produit par une manivelle et quelques roues cachées derrière le cadran.

« Mais la difficulté est plus grande encore dans l'*interpolation*, qui est une des opérations les plus fréquentes que doivent employer les astronomes et les marins. » Il y a alors multiplication et division, c'est-à-dire ce qu'on appelle vulgairement une *règle de trois*.

« On n'a alors d'autre ressource que de « décimaliser » chaque donnée sexagésimale par un calcul préalable. »

Ici M. Poincaré donne une application à l'astronomie (ascension droite d'un astre) et prend un exemple numérique admirablement choisi (1) pour sa facile conversion en décimales ($11^h 45^m 36^s = 11^h 76$).

Nous préférons, comme plus pratique, l'application suivante, que nous allons résoudre en détail, à titre d'exemple.

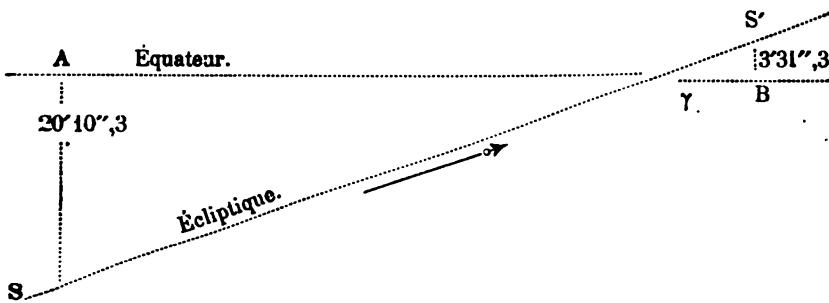
Calculer l'heure exacte de l'équinoxe de printemps ou le commencement de cette saison, connaissant les déclinaisons du soleil à midi moyen, immédiatement avant et après son passage à l'équateur.

On trouve dans la *Connaissance des temps* pour 1897 :

Déclinaison du soleil à midi moyen :

Le 19 mars, $D = - 0^{\circ}.20'.10'',3$;

Le 20 mars, $D = + 0^{\circ}.3'.31'',3$.



Le déplacement total du soleil en déclinaison est en 24 h. de

$$20'10'',3 + 3'31'',3 = 23'41'',6, \text{ ou } 23' + \frac{41,6}{60} = 23',69$$

(1) En effet, 45 minutes = $\frac{3}{4}$ d'heure ou 0 h. 75; 36 secondes ou $\frac{36}{3600}$ 1/100 d'heure ou 0 h. 01 : total 0 h. 76.

Pour atteindre l'équateur, le soleil doit se déplacer de

$$20'10'',3 \text{ ou } 20' + \frac{10,3}{60} = 20',17$$

Il est évident que le temps cherché est la même fraction de 24 h. que 20',17 est de 23',69, c'est-à-dire que

$$x = \frac{24^h \times 20,17}{23,69} = 20 \text{ h. } 25 \text{ m.}$$

L'équinoxe a donc eu lieu le 20, à 8 h. 25 du matin.

Appliqué à l'équinoxe d'automne, pour lequel on a :

$$\text{le 22 septembre, } D = + 0^\circ. 6'.47'',5;$$

$$\text{le 23 septembre, } D = - 0^\circ.16'.37,5,$$

le même calcul donne :

$$x = \frac{24^h \times 6,79}{23,41} = 6 \text{ h. } 57 \text{ m. du soir, le 22 (1).}$$

Si l'arc ou l'angle à convertir contient des degrés, le calcul est plus long, mais reste le même. Ainsi l'inclinaison de l'écliptique sur l'équateur, c'est-à-dire l'angle A γ S, qui était au 1^{er} janvier 1897 de 23°27'15'',69, donne successivement :

$$23^\circ 27' + \frac{15,69}{60} = 23^\circ 27',2615, \text{ puis } 23^\circ + \frac{27,2615}{60} = 23^\circ,4536.$$

Ajoutons que la figure ci-dessus a été simplifiée, afin de pouvoir être faite en typographie.

Les difficultés qui se présentent dans ces calculs sont petites, il est vrai ; « mais, comme le dit M. Poincaré, elles se rencontrent à chaque pas, d'autant plus importunes qu'on les sait purement artificielles.

» D'ailleurs, M. d'Abbadie a montré par des expériences comparatives soigneusement faites, que l'usage du système décimal abrégerait

(1) En prenant les données ci-dessus dans l'*Annuaire du Bureau des Longitudes*, où elles ne sont approchées qu'à moins d'une demi-minute, on trouve :

$$1^\circ - 20' \text{ et } + 4'; \quad 2^\circ + 7' \text{ et } - 17'.$$

Les deux sommes étant de 24', les résultats sont en heures :

$$20 \text{ h.} - 12 = 8 \text{ h. du matin, et } 7 \text{ h. du soir.}$$

des deux cinquièmes environ la durée de beaucoup de calculs astronomiques. »

Dans le système de 240 degrés, l'économie de temps est beaucoup plus grande, comme l'a prouvé M. Gallice, lorsqu'il s'agit en particulier de la conversion des temps en longitudes (ou réciproquement), opération qui se fait à tout instant du jour et de la nuit et sur tous les points du globe par nos marins ou nos explorateurs (1).

« Cette conversion ne serait pas extrêmement compliquée, si les subdivisions de l'heure et du degré actuel étaient décimales, car le facteur de conversion est simple : c'est le nombre 15. Mais avec le système sexagésimal, la multiplication ou la division par 15 est une opération relativement pénible et peut entraîner des erreurs.

» Ces inconvénients intéressent tout le monde, depuis l'astronome jusqu'à l'employé de chemin de fer. Mais ils sont surtout pénibles pour les marins, qui ont besoin de calculer souvent, rapidement, et dans des conditions quelquefois difficiles.

» M. Guyou, capitaine de frégate, membre de l'Institut, qui faisait partie de la Commission, a souvent insisté sur ce point ; selon lui, bien des patrons, qui naviguent actuellement plusieurs semaines sans jamais connaître leur position, pourraient apprendre à *faire le point*, si on les débarrassait de ces difficultés artificielles. »

M. Poincaré fait ensuite l'historique de la « *première tentative de réforme* », essayée il y a un siècle par Laplace, qui divisa le jour en 10 heures et le cercle en 400 grades. Malgré la survivance de cette dernière division à celle du jour, puisque nous la retrouvons notamment dans nos cartes de l'État-Major et qu'elle a servi à la construction de nombreuses tables de logarithmes, « *la réforme avait échoué*. »

Aujourd'hui que le jour de 24 heures nous est rendu, vraisemblablement pour toujours, vouloir maintenir la division du cercle en 400 grades, sous prétexte qu'elle n'a pas cessé d'être en usage, ou que l'unité angulaire (l'angle droit) se divise en 100 parties comme le mètre et le franc, c'est se laisser tromper par les apparences, et tomber dans le respect exagéré des anciens, dont Pascal a si bien fait justice. C'est, en outre, remplacer un système étudié et calculé (car 400 grades

(1) Voir le tableau à la fin de ce Mémoire.

et 10 heures c'était un *système*, comme 400 grades et 40 heures qu'on a proposé de donner au jour), par un assemblage tronqué, incohérent, qui ne sera jamais accepté par les nations étrangères.

Mieux vaudrait ne leur demander que de décimaliser les parties du degré actuel, comme celles de l'heure, et conserver la division en 360°, bien plus commode dans les applications, comme on le verra plus loin.

III. — CONDITIONS DU PROBLÈME.

« Quelles que soient l'unité de temps et l'unité d'arc adoptées, il suffira que ces unités nouvelles soient subdivisées d'après les règles du système décimal, pour qu'un progrès immense soit réalisé et que les inconvénients les plus graves s'évanouissent.

« Mais l'embarras commence dès qu'il s'agit de choisir ces unités.

» 1° Il est dangereux de froisser inutilement les habitudes du public, qui ne renoncera pas facilement à la division du jour en 24 heures. Nous nous exposerions à nous heurter, comme nos devanciers, à une invincible résistance ;

» 2° Il est désirable que les angles et les temps exprimés en mesures sexagésimales puissent être aisément convertis dans le nouveau système d'unités, afin de pouvoir utiliser les documents anciens ;

» 3° Il faut compter avec les répugnances des physiciens et des mécaniciens, pour qui la seconde ancienne, base du système C. G. S., est l'unité fondamentale de temps ;

» 4° On peut avoir à additionner plusieurs angles dont la somme est plus grande que la circonférence, ou bien à soustraire un angle d'un autre plus petit en valeur absolue.

» Il faut donc se préoccuper du calcul des angles plus grands que 2π (1) ;

» 5° Il convient que l'unité de temps soit la même que l'unité d'arc, ou au moins que le rapport des deux unités soit un nombre simple ;

» 6° Enfin, pour simplifier les calculs trigonométriques, il faut que

(1) M. Poincaré cite le calcul des marées comme une application de ces angles, auxquels il paraît attacher une grande importance. Pour nous, nous faisons bon marché de cette condition, préférant ce qui peut être utile aux milliers de marins et aux millions d'écoliers dont il a parlé ailleurs.

l'on puisse immédiatement écrire le supplément ou le complément d'un angle.

» La simple énumération de ces conditions montre qu'elles sont incompatibles ; il est donc nécessaire d'en sacrifier quelques-unes, ou tout au moins de n'y satisfaire qu'imparfaitement.

» Examinons maintenant les avantages et les inconvénients des diverses solutions proposées.

IV. — EXAMEN DES DIVERS SYSTÈMES.

En désignant, comme M. Poincaré, chaque système par le nombre de divisions que celui-ci fait dans le cercle, c'est-à-dire 100, 200, 400, 240 et 360, nous dirons que la Commission a écarté les systèmes 100 et 200.

En voici probablement les raisons :

1° Les nombres de divisions proposés pour le jour (100 et 20) sont inadmissibles ;

2° Ces systèmes sont incompatibles avec la division du jour en 24 heures ;

3° « On sait que, dans le système adopté par toutes les nations civilisées, sauf la France, l'Espagne et le Portugal, la surface du globe est partagée en 24 fuseaux horaires, et que l'heure légale est pour chacun de ces fuseaux celle du méridien central du fuseau. »

Les nombres 100 et 200 n'étant pas divisibles par 24, on aurait pour le *fuseau horaire* un nombre compliqué ($4\frac{1}{6}$ et $8\frac{1}{3}$), au lieu du nombre actuel, qui est entier (15°).

C'est là, selon nous, un inconvénient très grave, et le système 400, adopté par la Commission, aurait dû être rejeté comme les deux précédents et pour la même raison, le fuseau étant de 16 g. $\frac{2}{3}$ ou 16 g. $\frac{667}{1000}$; le système 800 ne serait d'ailleurs pas plus avantageux (1).

Malgré cet avis personnel, dans lequel nous regrettons infiniment de ne pas être d'accord avec la Commission, nous allons exposer, en les empruntant toujours à M. Poincaré, les

(1) On sait que l'avantage des systèmes 360 et 240 sur les précédents tient à la présence du facteur 3 dans ces nombres, comme dans 24.

AVANTAGES DU SYSTÈME 400.

« 1° Il existe ; il est employé depuis un siècle par les géodésiens français et étrangers ;

» 2° Les tables trigonométriques correspondantes ont été calculées et imprimées ; la réimpression en serait facile ;

» 3° C'est celui qui s'adapte le mieux aux calculs trigonométriques ; car on passe immédiatement de l'expression d'un angle à celle de son complément et de son supplément, ou à celle des angles qui ont mêmes lignes trigonométriques ;

» 4° Il est conforme au principe du système métrique qui a partagé le méridien terrestre en 40 millions de mètres.

» Comme conséquence, le nouveau mille marin serait égal au kilomètre. »

INCONVÉNIENTS DU SYSTÈME 400.

« 1° Il est moins propre que le système 100 au calcul des angles plus grands que 2π , mais très supérieur sous ce rapport aux systèmes 240 et 360 ;

» 2° Si l'on divise le jour en 24 heures et la circonférence en 400 grades, il faudra, pour convertir le temps en arc ou inversement, faire une multiplication ou une division par 6. A ce point de vue, le système 400 est préférable au système 100, mais inférieur au système 360 et surtout au système 240 ;

» 3° Pour transformer en grades un angle donné par les documents anciens et exprimé en degrés, minutes et secondes, il faut d'abord le convertir en fractions décimales du degré, puis le multiplier par 10, et le diviser ensuite par 9, parce que $400 = 10/9$ de 360 ;

(4°) Ici, M. Poincaré, ou plutôt la Commission (1), omet un inconvénient qui, à nos yeux, est capital et décisif, comme nous l'avons déjà dit ; c'est la valeur compliquée du *fuseau horaire* : 16 g., 667 ou 16 g. $2/3$ au lieu de 15°, et surtout de 10 d. dans le système 240 ;

(5°) Enfin, un dernier inconvénient se présente dans la valeur de

(1) Nous disons *la Commission*, car suivant l'appréciation évidemment peu flatteuse d'un inventeur dont le projet a été rejeté, « le Rapport de M. Poincaré est un résumé très fidèle, une véritable photographie de la discussion. »

l'angle du triangle équilatéral (66 g., 667 ou 66 gr. $\frac{2}{3}$ au lieu de 60° dans le système actuel 360, et de 40 d. dans le système 240).

AVANTAGES DU SYSTÈME 240.

« 1° La conversion du temps en arc se fait sans aucun calcul (multiplication ou division par 10);

» 2° L'angle du triangle équilatéral contient un nombre entier de degrés (40 d.); celui de l'hexagone régulier est de 80 d.;

» 3° Il en est de même du *fuseau horaire* (qui contient 10 d.);

» 4° Pour transformer un angle donné par les documents anciens, il suffira de le convertir en fractions décimales du degré, puis d'en prendre les $\frac{2}{3}$ (parce que $240 = \frac{2}{3}$ de 360);

» 5° Il serait facile d'adapter au système 240 les tables du Dépôt de la guerre, calculées pour le système 400. Ces tables donnent les lignes trigonométriques des arcs de 10 en 10 secondes. Mais 5 secondes du système 400 équivalent à 3 secondes du système 240. On aurait donc immédiatement les lignes trigonométriques de 6 secondes en 6 secondes, et l'interpolation serait facile. »

AVANTAGES DU SYSTÈME 360.

« Les avantages du système 360 sont analogues à ceux du précédent.

» 1° La conversion du temps en arc ou la conversion inverse exigent seulement une multiplication ou une division par 15;

» 2° L'angle du triangle équilatéral et celui du fuseau horaire contiennent un nombre entier de degrés (60° et 15°);

» 3° Pour transformer un angle donné par les documents anciens, il suffit de le convertir en fractions décimales du degré, opération qui est nécessaire dans tous les systèmes.

» Le système 360 est donc supérieur au système 240 (1), en ce qui concerne la conversion des documents anciens, mais inférieur en ce qui concerne la conversion du temps en arc, opération qui semble

(1) Et aussi au système 400, car pour ces deux derniers, la réduction préliminaire en décimales ne suffit pas comme pour 360 : il faut ensuite prendre les $\frac{2}{3}$ ou les $\frac{10}{9}$ du nombre décimal.

devoir être plus fréquente. Le système 240 est d'ailleurs plus satisfaisant pour l'esprit.

INCONVÉNIENT DES SYSTÈMES 240 ET 360.

- « Ces deux systèmes ont un inconvénient commun :
 - » Ils ne se prêtent pas convenablement au calcul des angles plus grands que 2π ; on serait conduit en effet à une division par 24 ou 36. »
-

V. — COMPARAISON DES DIVERS SYSTÈMES.

Si l'on compare les avantages et les inconvénients des trois systèmes, en examinant :

- 1° L'angle du fuseau horaire ;
 - 2° L'angle du triangle équilatéral ;
 - 3° La conversion des temps en arcs et son inverse ;
 - 4° Enfin, la façon d'utiliser les documents anciens,
- on s'étonnera évidemment du choix fait par la Commission.

Presque tous les *inconvénients* du système 400 sont remplacés par des *avantages* correspondants dans le système 240, ou même dans le système actuel.

Les rares *avantages* du système 400 sont d'ordre moral et historique plutôt que d'ordre scientifique ; celui qui se tire de l'existence des tables trigonométriques est compensé par le 5° du système 240, et l'on nous promet dans quelques mois des tables complètes dans ce nouveau système ; enfin, le *complément* n'est pas plus difficile à prendre à 60 qu'à 100, et la preuve, c'est que nous disons souvent : il est 7 heures moins 20, pour 6 h. 40, etc. (de même 20^a complément de 40^a; 12, de 48).

Remarquons, en outre, qu'on ne fait aux systèmes 240 et 360 qu'un seul reproche, qui d'ailleurs nous paraît léger (p. 13, note 1).

Au contraire, un obstacle insurmontable, selon nous, à l'adoption du système 400, surtout par les nations étrangères, c'est la complication de son fuseau horaire (16 g. 667 ou 16 g. 2/3) remplaçant la valeur actuelle de 15°, et celle bien plus *simple* de 10 d. dans le système 240.

C'est là une question internationale par excellence, et il est à craindre que le rejet du système n'entraîne le refus de décimaliser l'heure et le degré actuel, en rendant le système décimal responsable

de cette complication, et que cet échec n'ait un contre-coup fâcheux sur la propagation de notre système métrique.

Nous ne voulons pas examiner en détail les autres raisons indiquées ci-dessus, et dont il faut également tenir compte; en se les rappelant on arrivera à conclure que les systèmes 360 et 240 sont infiniment préférables à celui de la Commission. Nous allons d'ailleurs, à l'exemple de M. Poincaré, résumer les arguments précédents en un tableau; l'examen de celui-ci conduira évidemment à l'exclusion du système 400.

SYSTÈMES.	FACTEUR DE CONVERSION (1)			VALEUR DE L'ANGLE		
	des ' et des '' en décimales(2)	des arcs anciens décimalisés.	des temps en arcs et inversement	du fuseau horaire.	du triangle équilatéral.	dont le sinus est 1/2.
	1	2	3	4	5	6
360	1/60 qui se réduit à 1/3	1	15	15°	60°	30°
240	»	2/3	10	10°	40°	20°
400	»	10/9	16 2/3 ou $\frac{100}{6}$	16 2/3	66 2/3	33 1/3

VI. — DÉCISIONS DE LA COMMISSION.

La nécessité de décimaliser les nouvelles unités et celle de conserver le jour de 24 heures ont été adoptées, la première à l'unanimité, la seconde à une grande majorité.

« L'hésitation a été plus grande en ce qui concerne le choix de l'unité d'angle.

» Voici quelques-unes des raisons qui ont motivé celui du *grade* ou du système 400 :

» 1° En se reportant au tableau précédent (celui de M. Poincaré, et

(1) Ces conversions se font plutôt au moyen de tables que par le calcul.

(2) La décimalisation des minutes et des secondes de temps se fait de même.

non le nôtre), on voit que le système 400 est le seul pour lequel aucun des trois coefficients de transformation n'est un nombre compliqué ; (ce sont 4, 6 et 9 : les deux derniers figurent dans notre tableau ; le premier a rapport aux arcs plus grands qu'une circonférence) ;

» 2° On aurait pu craindre d'augmenter la confusion en imaginant un troisième système à côté de celui du grade déjà employé par les géodésiens et de celui des degrés, minutes et secondes, dont l'usage est resté jusqu'ici universel ; (1)

» 3° Tout en se résignant à conserver *provisoirement* la division du jour en 24 heures, plusieurs membres de la Commission n'avaient pas renoncé à l'espoir qu'un progrès nouveau pourrait, dans un avenir incertain et éloigné, conduire à un mode de division plus rationnel et plus conforme au système décimal. L'adoption du système 240 aurait certainement barré la route à ce progrès ; au contraire, celle du système 400 contribuera *peut-être* à y préparer *tout doucement* les esprits.

— Nous soulignons à dessein quelques mots de ce dernier paragraphe, pour attirer sur eux l'attention et la réflexion. —

Cet espoir est aussi chimérique que celui d'autres utopistes qui, en sens inverse, attendent le remplacement de l'état de choses actuel en arithmétique par le système duodécimal, qu'ils considèrent comme plus parfait (2). Il faudrait pour cela une époque plus favorable encore au changement que celle où ont été posés les fondements de notre système métrique, et des hommes d'une autorité supérieure à celle de Laplace, afin de réussir où il a échoué. Aux partisans de ces deux prétendus progrès, nous souhaitons l'accomplissement de leurs désirs, d'ailleurs incompatibles entre eux, sans nullement l'espérer, ni même le désirer pour nous (3).

(1) M. Adolphe Carnot, dans sa Note à l'Académie des Sciences sur le système 240, tire de ce fait un argument tout contraire. Selon lui, « le système 240 est seul » capable de rétablir l'unité, qui, depuis un siècle, a disparu de la mesure des » quantités angulaires. »

(2) Pour ceux-ci, le jour de 24 heures doit être précieux, car il amènera *peut-être tout doucement* la réalisation de leur rêve.

(3) Voir d'ailleurs ce qui a été dit plus haut, par M. Guyou (p. 7, fin), et par M. Poincaré (p. 13, 1°).

VII. — CONCLUSION.

Nous abandonnons maintenant notre guide, car nous renonçons à le suivre dans « *l'examen de diverses difficultés* : la question des unités électriques ou du système C. G. S., celle de l'observation à l'œil et à l'oreille, celle de l'adaptation des chronomètres et des instruments. » Ce sont là des sujets trop spéciaux et trop savants, pour lesquels nous renvoyons au travail du maître.

Pour clore ce Mémoire, dont la plus grande et la meilleure partie est faite d'emprunts, nous répéterons que la solution adoptée par la Commission est profondément à regretter et même à déplorer, et qu'il faut en rester au système actuel, en le décimalisant, ou mieux en venir au système 240.

Ce dernier est en effet le seul qui, avec le jour de 24 h., forme un véritable système, et non « *une cote mal taillée* », comme un membre de la Commission a caractérisé le travail de celle-ci ; c'est aussi celui qui satisfait le mieux aux conditions du problème ; il a les avantages les plus nombreux et les plus importants, qui ont été énumérés avec soin par M. Poincaré, contre *un seul inconvénient*, insignifiant (p. 17) ; enfin, il l'emporte sur celui d'aujourd'hui, par la simplicité du facteur 10, que nous avons signalée. Aussi nous sommes convaincu que c'est le système de l'avenir (1).

M. Poincaré, lui-même, fait ressortir sa supériorité sur le système 360, « en ce qui concerne la conversion du temps en arc, opération » qui semble être la plus fréquente » (2) ; puis il ajoute :

« *Le système 240 est d'ailleurs plus satisfaisant pour l'esprit.* »

En terminant, nous éprouvons de nouveau le besoin de nous excuser de la critique que nous avons osé entreprendre. Mais les droits de la Vérité sont imprescriptibles : placé sous son égide, chacun, quelque modeste que soit sa position, a non seulement le droit, mais le devoir de les revendiquer, et, s'il le peut, de la faire triompher.

20 Novembre 1897.

V. TILMANT.

(1) Une autre raison que l'on pourrait invoquer comme favorable à l'adoption générale du système 240, c'est que ce nombre exprime la valeur d'une *livre sterling en pence*, et qu'il est par conséquent familier aux Anglais et aux habitants de leurs nombreuses colonies.

(2) Voir la moitié inférieure du premier tableau de la page suivante.

TABLEAU
DE LA CONVERSION DES LONGITUDES EN TEMPS ET INVERSEMENT
DANS LES SYSTÈMES 360 ET 240 DEGRÈS.

DIVISION ACTUELLE.	DIVISION PROPOSÉE.
<i>Convertir 14°35'57",2 en temps.</i> Pour 14°..... 58" Pour 35'..... 2°20' Pour 57",2..... 3",813 Total.... = 58°23",813 Tables : durée du calcul, 55 secondes.	<i>Convertir 9^h.732814 en temps.</i> Résultat..... = 0^h9732814 Durée du calcul, 3 secondes.
<i>Convertir 1^h58°23",81 en degrés, etc.</i> Pour 1^h on a × 15.. = 15° Pour 58°.... : 4.. = 14° Reste 2°.... × 15.. = 30' Pour 23",81.. : 4.. = 5' Reste 3",81.. × 15.. = 57",15 Total..... = 20°35'57",15 Durée du calcul direct : 2 min. 30 sec.	<i>Convertir 1^h9732814 en longitude.</i> Résultat..... = 19°,732814 Durée du calcul, 3 secondes.

Ce tableau est extrait de la *Conférence faite le 12 Février 1897 à l'Union des Yachts français*, par M. Gallice, ancien élève de l'École Polytechnique.

CONVERSION EN DÉCIMALES PUIS ALTERNATIVE DES ARCS & DES ANGLES
DANS LES SYSTÈMES 360, 400 ET 240 DEGRÈS,
ET CONVERSION DE CES DONNÉES EN HEURES DÉCIMALES.

SYS- TÈMES	CONVERSION DES ARCS ET DES ANGLES.	CONVERSION EN HEURES DÉCIMALES.
360	$14^{\circ}35'57'',2 = 14^{\circ}35' + \frac{57,2}{60} = 14^{\circ}35',9533$ ou $14^{\circ} + \frac{85,9533}{60} = 14^{\circ},59922$	$\frac{1 \text{ h.} \times 14,5992}{15} = 0^{\text{h}},97328$
400	$14^{\circ},59922 = 14,59922 \times \frac{10}{9}$ $= 16,2213$	$\frac{6 \text{ h.} \times 16,2213}{100} = 0^{\text{h}},973278$
240	$14^{\circ},59922 = 14,59922 \times \frac{2}{3}$ $= 9^{\circ},7328$	$\frac{1 \text{ h.} \times 9,7328}{10} = 0^{\text{h}},97328$

Ce tableau est l'application des colonnes 1, 2, 3, de celui qui a été donné ci-dessus (p. 261). La conversion du temps en arc, inverse de celle de la dernière colonne, se ferait aussi par l'opération inverse, c'est-à-dire en multipliant 0^h.97328 par 15 par 100/8 et par 10, ce qui reproduirait les nombres de la première colonne.

ANNEXE.

NOTE DE M. ADOLPHE CARNOT.

SUR LA DIVISION DÉCIMALE DE L'HEURE ET LA DIVISION HORAIRE DE LA CIRCONFÉRENCE.

« M. Henri de Sarrauton vient de publier sous le titre : *L'Heure décimale et la Division de la Circonférence*, (1) un mémoire traitant de l'extension de la numération décimale à la mesure du temps et des angles.

» Les propositions de l'auteur ont été approuvées et patronnées par la Société de Géographie d'Oran ; elles ont été, de même, agréées par le Conseil général d'Oran, qui a demandé au gouvernement de prendre les mesures nécessaires pour l'adoption de l'heure décimale en France, dans le plus bref délai possible.

» Après avoir constaté que la division du jour en 10 heures décimales n'a jamais pu être pratiquée (malgré l'exemple qu'en a donné Laplace dans son immortel traité de *Mécanique céleste*), et qu'il y aurait cependant, soit pour le public, soit pour les savants, de grandes simplifications à obtenir dans le calcul du temps par l'application du système décimal, M. de Sarrauton démontre que, si, en théorie, le problème comporte un grand nombre de solutions, en pratique, une seule est admissible.

» Cette solution unique découle de la nécessité d'accepter, à la fois, et la numération décimale, qui est exclusivement usitée chez tous les peuples du monde, et la division du jour en 24 heures, qui présente le même caractère d'universalité. Remplacer la numération décimale par une autre, fût-elle préférable, est chose impossible. Déshabituer les peuples de l'excellente division du jour en 24 heures serait plus impossible encore.

» Accepter l'heure, 24^e partie du jour, comme unité de temps, et décimaliser cette heure en la divisant en 100 minutes, la minute en 100 secondes, etc., tel est donc, à l'époque actuelle, le seul moyen possible d'obtenir une division décimale du temps.

» Cette solution du problème présente évidemment pour les usages journaliers, l'avantage de n'apporter qu'un trouble insignifiant dans les coutumes établies. Le public prendra très aisément l'habitude des minutes centésimales, et le système peut être mis en pratique dès demain, pour ainsi dire.

» D'un autre côté, M. de Sarrauton fait voir que, dans toutes les sciences, ce système de division du temps fournit des calculs très simples, très clairs, très rapides. En théorie pure, il n'est pas inférieur à tel autre des nombreux systèmes qu'on pourrait imaginer, soit en abandonnant la numération existante, soit en s'écartant de la division du jour en 24 heures. Mais, en pratique, il possède cette supériorité d'être réalisable et même facilement réalisable.

(1) E. Bernard, éditeur, quai des Grands-Augustins, 53 *ter*, Paris. Prix : 1 franc.

» Passant ensuite au mode de division de la circonférence, l'auteur établit tout d'abord, que le nombre appelé à diviser la circonférence, doit nécessairement renfermer le facteur 3 ; car il est indispensable de pouvoir exprimer par des nombres simples certains angles très usuels, comme celui du triangle équilatéral, celui de l'hexagone régulier, celui dont le sinus est $1/2$, etc. Il y a trois nombres qui, pour cet objet, l'emportent sur tous les autres ; ce sont les nombres 240, 360 et 720.

» Si l'on considérait isolément la circonférence, on pourrait hésiter entre ces trois nombres. Mais il y a entre le jour et le cercle une assimilation tout indiquée, puisque le jour, résultant de la révolution de la terre sur son axe, n'est autre chose qu'un cercle exprimé en temps, et que le cercle divisé, sur lequel se meuvent les aiguilles d'un chronomètre, est un jour exprimé en espace. La division du jour en 24 heures entraîne donc, comme conséquence, la division de la circonférence en 240 degrés.

» Nous ferons observer que l'on pourrait aussi, pour obtenir une parité plus grande entre les deux notations, adopter la division du cercle en 24 heures, chaque heure correspondant à 15 degrés actuels, mais devant être, à l'avenir, partagée en fractions décimales. Il n'est peut-être pas sans intérêt de remarquer que ce mode de division de la circonférence en 24 parties est déjà en usage parmi les mineurs et les géologues, qui, depuis bien longtemps, désignent par des *heures de la boussole* les orientations des lignes terrestres (des filons ou des failles, par exemple). c'est-à-dire les angles que font ces lignes avec la direction du Nord magnétique ; ces angles se comptent toujours en allant du Nord vers l'Est, comme les heures d'une montre.

» L'assimilation du jour et du cercle n'est pas seulement conforme à la théorie ; elle aboutit à des conséquences pratiques très importantes. M. de Sarrauton montre, par exemple, que, dans son système, « en un lieu quelconque du globe, lorsqu'il est midi moyen, une montre réglée sur l'heure universelle marque la longitude. »

» Et il ajoute : « De même que, sur un de nos cercles, on peut lire en degrés ou en heures, de même, sur une de nos montres, on peut lire en heures ou en degrés. »

» Le système métrique, qui a réalisé l'unité et la simplicité dans les mesures de longueur, de poids, de surface, de volume, a eu un effet inverse en ce qui concerne les quantités angulaires. Il a introduit la complication et la confusion en créant, à côté de l'ancienne division en 360 degrés, la division en 400 grades. Cette dernière, excellente dans certaines applications, est défectueuse dans certaines autres et ne parviendra jamais à supplanter son aînée. Or, la dualité de division de la circonférence est un très gros embarras que les savants français paraissent condamnés à subir indéfiniment, si une troisième division, réunissant en elle les avantages que l'on rencontre séparément dans les deux autres, ne vient les remplacer toutes les deux, à peu près

comme le mètre est venu remplacer et faire disparaître les anciennes mesures provinciales.

» M. de Sarrauton montre que ce rôle éliminateur appartient à la division en 240 degrés ou en 24 heures, avec subdivisions décimales, et ne peut appartenir qu'à elle ; que, dans toutes les sciences, elle est de valeur égale ou supérieure à l'une ou à l'autre des divisions qu'elle tend à remplacer ; qu'elle présente, en un mot, une utilité universelle et qu'elle est capable de rétablir l'unité, qui, depuis un siècle, a disparu de la mesure des quantités angulaires.

» Telle est, à grands traits, la réforme proposée par la Société de Géographie d'Oran et le Conseil général de ce département. Son utilité n'est pas contestable. Son application occasionnera, sans doute, un trouble passager pendant la période de transition ; mais ce trouble peut être atténué par de sages mesures. Il convient d'éviter un changement brusque et général dans les habitudes, et de faire en sorte que la réforme soit progressive.

» On pourrait, par exemple, commencer par introduire la division décimale de l'heure dans les services publics et en conseiller l'emploi aux Compagnies de chemins de fer. Ce premier résultat serait d'une importance immense ; car, tout étant lié dans le système, l'adoption de l'une de ses parties entraînera celle de tout le reste. A la suite de l'horloge à heures et minutes centésimales, on verra bientôt apparaître le cercle de 24 heures ou de 240 degrés à divisions décimales, qui se substituera peu à peu aux instruments existants, au fur et à mesure que les opérateurs en comprendront les avantages. »

8 Juin 1896.

ADOLPHE CARNOT.

Malgré la clarté de cette *Note*, présentée par l'auteur à l'Académie des Sciences, la Commission ministérielle n'a adopté que la première partie, relative au temps, comme on l'a vu ci-dessus (p. 237). Pour le cercle, elle a eu la malheureuse idée de généraliser l'emploi de la division de Laplace en 400 grades, ce qui donne pour le *fuseau horaire* 16 grades $\frac{2}{3}$ ou 16^s,667 au lieu des 15° actuels et des 10^d de M. de Sarrauton ; pour l'angle du triangle équilatéral, 66^s $\frac{2}{3}$ remplacent 60° et 40^d, et pour celui de l'hexagone régulier, on a 133^s $\frac{1}{3}$ au lieu de 120° et de 80^d, etc., etc.

Ces complications, qu'un membre de la Commission a jugées en disant à ses collègues que leur œuvre était « *une cote mal taillée* », nous ont décidé à combattre cette fâcheuse résolution et à préconiser le système de 240^d (1). Ce travail, approuvé par M. Carnot, l'a été aussi par la Société de Géographie de Lille.

V. TILMANT,

Directeur honoraire d'École supérieures.

(1) *Mémoire contre la Division du cercle en 400 grades, et en faveur de la Division en 240 degrés*, brochure de 32 pages, prix 1 fr.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

Sous-Commission chargée d'examiner le Mémoire de M. Tilmant sur les différents projets de nouvelle division du Cercle, appuyant la division en 240° plutôt qu'en 400 grades.

Séance du 4 Décembre 1897, ouverte à 5 heures sous la présidence de M. Nicolle, ancien lieutenant de vaisseau ; membres présents : MM. Cantineau, rapporteur, Craveri, H. Pajot, R. Théry et Tilmant. Le Président donne la parole à ce dernier pour la lecture et l'explication de son mémoire.

Ce mémoire, contenant une douzaine de pages de texte manuscrit, résume d'une manière aussi claire que savante la question de la division décimale du cercle étudiée par la Commission nommée par le Ministre de l'Instruction publique en exécution du décret du 2 Octobre 1896.

M. Tilmant examine et apprécie d'après le rapport de M. Poincaré, membre du Bureau des Longitudes, les arguments et les conclusions de la Commission ministérielle.

Les divisions principales de son travail sont celles du rapport lui-même, elles sont établies dans l'ordre suivant :

1° Les inconvénients du système sexagésimal. M. Tilmant, pour les faire ressortir aux yeux de la Commission, calcule au tableau noir l'heure exacte de l'équinoxe de printemps, comme exemple de conversion des divisions actuelles en divisions décimales et pour constatation du temps qu'exigent les opérations qu'il est nécessaire d'effectuer ;

2° L'historique de la première tentative de réforme par Laplace, qui put établir la division du cercle en 400 grades employée seulement pour les cartes de l'État-Major, mais qui proposa vainement de diviser le jour en 10 heures ;

3° L'exposition générale des conditions auxquelles doivent satisfaire les nouvelles unités et des inconvénients qu'elles doivent éviter ;

4° L'examen des divers systèmes inventés : 1° celui de M. le Dr de Rey-Pailhade, Président de la Société de Géographie de Toulouse, le premier en date, c'est-à-dire celui qui a remis en évidence les discussions sur ce sujet ; il divise le jour en 100 *cés* et la circonférence en 100 *cirs*. — 2° Celui de M. de Sarrauton, Ingénieur, Vice-Président de la Société de Géographie d'Oran, qui maintient le jour de 24 heures divisées chacune en 100 minutes de 100 secondes et qui partage la circonférence en 240 degrés subdivisés en centièmes. — 3° Celui de M. Bouquet de la Grye, Président de la Société de Géographie de Paris, qui divise le jour en 20 *chrones* et la circonférence en 200 *mers* (du grec *μετρεω*, diviser). — 4° M. Poincaré examine également dans son rapport, les avantages et les inconvénients des divisions actuelles de la circonférence en 360° et 400 grades ; mais M. Tilmant relève alors une grave omission de la Commission parmi les inconvénients du système 400 gr. : c'est la complication du fuseau horaire qui s'exprime par 16 gr. 666... au lieu de 15°, système actuel et 104 système 240. Il fait comprendre toute l'importance de son objection au moyen d'un tableau résumant l'examen précédent, par l'indication de divers facteurs de conversion et de diverses valeurs d'angles dans les systèmes 400 gr., 360° et 240°. — 5° A propos de la décision de la Commission en faveur de la division en 400 gr., M. Tilmant oppose l'avis de M. Adolphe Carnot, Inspecteur général des Mines, qui

soutient la proposition 240^e, lui trouvant plus de clarté et de simplicité; puis il réfute spirituellement la crainte de la Commission de voir le système 240 entraver le succès que l'avenir réserve, croit-elle, au système 400 gr. qui doit préparer l'adoption de la division décimale du jour.

M. Tilmant termine en posant pour conclusions que la division du jour en 24 heures et celle de la circonférence en 240^e, toutes les subdivisions étant décimalisées, doivent être préférées à toutes les autres.

Après quelques observations complémentaires et une courte délibération, la Commission jugeant les Sociétés de Géographie compétentes en l'espèce, vote à l'unanimité l'adoption des conclusions du mémoire, dont elle constate l'importance scientifique au point de vue national et international; puis elle décide de proposer au Comité d'Études d'agréer volontiers la priorité de publication du mémoire que l'auteur lui offre et d'en voter l'impression immédiate, afin qu'il puisse paraître dans le plus prochain Bulletin pour établir son antériorité; ensuite elle déclare penser qu'il est du rôle de la Société de soutenir ceux qui prennent une part active à la discussion de questions d'un ordre supérieur et d'un intérêt général de sa compétence; dès lors elle propose également l'envoi à l'auteur, même avant l'impression du Bulletin, sans toutefois création de précédent, d'un certain nombre de tirés à part, de même qu'aux membres de la Commission ministérielle qui a siégé les 3 et 17 mars et le 7 avril 1897, et aussi à M. le Ministre de l'Instruction publique.

A la suite de cette décision, et comme corollaire du résultat de la séance, M. Nicolle émet le vœu suivant accepté aussitôt par la Commission, qui prie le Comité de l'adopter : « Voir la France se rallier à la décision prise au Congrès de Washington le 22 octobre 1884, confirmée au VI^e Congrès géographique universel de Londres en 1895, par laquelle toutes les nations civilisées, sauf la France, l'Espagne et le Portugal, adoptaient l'unification internationale de l'heure, avec le méridien de Greenwich pour 0^e comme centre du 1^{er} des 24 fuseaux horaires de 15^e, dit fuseau de l'Europe occidentale ». La France prenant ces utiles mesures et l'Angleterre adoptant le mètre et le système décimal, on verrait par ces actes importants se dessiner de plus en plus le mouvement vers l'union générale des peuples dans la science et ses applications à la vie pratique, marquant le pouvoir intense des idées de progrès actuelles.

La séance est levée à 6 h. 55.

Le Rapporteur,
E. CANTINEAU.

Décision du Comité d'Études.

Le Comité d'Études de la Société de Géographie de Lille, réuni en séance mensuelle le 20 décembre 1897, après avoir entendu lecture du rapport de M. Cantineau et soumettant l'opinion émise et les décisions votées par la Commission qu'il avait chargée d'examiner le mémoire de M. Tilmant sur la division du jour et du cercle, accepte les desiderata et adopte les décisions de cette Commission; approuvant ainsi le projet de division du cercle en 240^e et du jour en 24 heures avec toutes les subdivisions établies d'après le système décimal.

Extrait du procès-verbal de la séance.

Le Secrétaire,
V. TILMANT.

Le Président,
P. CREPY.

L'HEURE DÉCIMALE.

La Commission de décimalisation du temps et du cercle, nommée en exécution du décret du 2 octobre 1896, a pris relativement au temps les résolutions suivantes :

Le jour solaire moyen est divisé en 24 heures, qui sont subdivisées décimalement, et qui seront comptées de 0 à 24, comme en astronomie.

La dernière de ces prescriptions a certains avantages pour les horaires des chemins de fer, et aurait des inconvénients pour les sonneries.

Quant à la *division décimale* de l'heure (en 100 minutes), nous proposons à ceux qui en contesteraient l'utilité, de calculer le *double* et la *moitié* de 3 h. 40 et de 7 h. 50. La lenteur de la réponse, comparée à la rapidité avec laquelle elle s'obtient quand il s'agit de 3 m. 40 et de 7 fr. 50, montre la supériorité du *système décimal* sur le *système sexagésimal* (60 minutes de 60 secondes).

Mais ce n'est là que le petit côté de la question ; elle prend toute son importance dans la navigation, comme l'a fait observer à la Commission M. le Capitaine de frégate Guyou : lorsque, grâce à l'adoption de l'*heure décimale* et du cercle de 240 degrés, le calcul de la longitude par le temps se fera par le simple déplacement d'une virgule (en multipliant ou divisant par 10), tous les marins sauront *faire le point*, et bien des malheurs seront évités.

La *Montre décimale*, créée par M. Brisebard, de Besançon, d'après le *Mémoire* de M. H. de Sarrauton (le même qui propose de diviser le cercle en 240 degrés), satisfait aux deux décisions de la Commission relatives au temps et rappelées ci-dessus :

1° Elle porte les 24 heures du jour, divisées en deux séries concentriques, la seconde écrite en chiffres arabes à l'intérieur de la première ;

2° Elle présente de plus, à la circonférence extérieure, les 100 minutes de l'heure comptées par dizaines : 10, 20, 30.....

Comme on le voit, la lecture du *temps décimal*, quand il deviendra obligatoire, ne présentera aucune difficulté. En attendant, on peut continuer à compter et à lire les minutes anciennes de 5 en 5 sur les chiffres des heures, comme nous le faisons avec nos montres actuelles, car la circonférence entre les deux rangées d'heures est divisée en 60 parties (non numérotées).

Pour compléter la description de la montre décimale, dont nous sommes heureux de pouvoir placer ici la figure, disons qu'une *trottense* marque les secondes, dont chacune est le centième de la minute ; l'heure contient donc 100 fois 100 ou 10.000 secondes décimales. Comme elle ne vaut que 3.600 secondes sexagésimales, c'est-à-dire environ le tiers de 10.000, on

voit que la nouvelle seconde est plus petite que l'ancienne : elle n'en est en effet que le $\frac{1}{3}$ environ, exactement $\frac{36}{100}$; enfin 3 secondes nouvelles valent en seconde ancienne $1^{\text{e}},08$.

Ce changement peut avoir des avantages et des inconvénients que nous n'avons pas à examiner ici, et pour lesquels nous renvoyons au savant Rapport de M. Poincaré.



Montre décimale Brisebard, système de Sarrauton.

LE SAUT DE L'HEURE.

Presque tout le monde sait aujourd'hui que la surface de la terre est divisée en 24 fuseaux ou bandes s'étendant d'un pôle à l'autre, ayant leur maximum de largeur à l'équateur et se rétrécissant ensuite à mesure qu'on approche des pôles, où elles se terminent en pointe. Le dessin formé par ces fuseaux à la surface de la terre ressemble tout à fait à la surface d'une orange après qu'on en a enlevé la peau. L'étendue de chaque fuseau en longitude (de l'est à l'ouest) est de $15^{\circ} = 360^{\circ} : 24$.

On est convenu de donner la même heure à tous les points du même fuseau, et cette heure est celle du demi-méridien passant par le milieu du fuseau. De même, toute la France et l'Algérie, dont l'étendue en longitude est à peu près égale à celle d'un fuseau horaire, ont l'heure de Paris, d'après cet article unique de la loi du 15 mars 1891 : « En France et en Algérie, l'heure légale est l'heure temps moyen de Paris ».

Par suite du mouvement diurne ou de rotation de la terre de l'est à l'ouest, les fuseaux passent successivement devant le soleil, c'est-à-dire atteignent *midi*, ceux de l'est les premiers, ceux de l'ouest les derniers.

Il en résulte que les 24 fuseaux comptent, *au même moment*, 24 heures différentes, et que si l'on passe d'un fuseau dans celui qui se trouve à l'est, on y constate *une heure de plus* (1); dans celui qui est à l'ouest du premier, au contraire, le temps compté est de *une heure en moins*, c'est-à-dire que ce fuseau *retarde* d'une heure sur le précédent.

C'est là ce qu'on appelle le *saut de l'heure*, et l'on doit remarquer que ce saut se fait *en avant* quand on marche *vers l'est*, et *en arrière* si l'on se dirige *vers l'ouest*. En voici un exemple, copié dans un carnet de chemin de fer français.

Le voyage de Paris à Cologne, comprenant celui de Jeumont à Aix-la-Chapelle, qui est d'environ 200 kilomètres sur 500, se fait avec *trois heures* différentes indiquées par les chiffres (1), (2), (3), placés en note.

ALLER.				RETOUR.			
		EXPRESS	OMNIBUS				
Paris.....		7 25	10 »	Cologne.....		1 45	
2 km.	{ Jeumont (1)...	11 46	5 27	Aix-la-Chapelle (3)...		3 12	12 ^m au lieu de 2 h. 13
	{ Erquelines (2)	11 45	5 27	Verviers (2).....		3 24	
.....				Liège.....		4 01	
Liège.....		8 20					
35 km. (2h.13)	{ Verviers (2).....	4 10		Erquelines (2).....		6 50	8 min.
	{ Aix-la-Chapelle (3)...	6 23		Jeumont (1).....		6 58	
Cologne.....		7 45		Paris.....		8 17	

(1) *H^{re} française*. — (2) *H^{re} de l'Europe occidentale*. — (3) *H^{re} de l'Europe centrale*.

On voit que le *saut de l'heure* se fait *en avant* de Verviers à Aix-la-Chapelle, et *en arrière* en sens inverse.

A la frontière franco-belge, le *saut* n'est que de 4 minutes. Jeumont, qui a *l'heure française*, avance de 4 min. sur Erquelines (*heure de l'Europe occidentale* ou de Greenwich): c'est justement la durée du trajet en train *omnibus*. Mais en *express*, le trajet ne prend que 3 minutes; de là cette singularité: départ 11 h. 46, arrivée 11 h. 45 (2).

Il est bien entendu que le changement d'heure, observé aux pendules des gares, et qui est toujours d'une heure entière, se constate, pour les pays ayant

(1) C'est la clef du *Tour du monde en 80 jours*, par Jules Verne.

(2) La différence entre *l'heure astronomique de l'Europe occidentale* (ou de Greenwich) et celle de Paris est en réalité de 9 minutes, Greenwich étant à 2°20' de longitude ouest; mais en France « pour des raisons de service, » l'heure des chemins de fer retarde de 5 minutes sur l'heure légale.

environ un fuseau ou moins d'étendue en longitude, non pas à la limite théorique du fuseau, mais après avoir franchi la frontière. C'est le cas pour tous les pays d'Europe, sauf la Russie, qui n'a pas encore appliqué le système des fuseaux horaires, et dont presque tous les chemins de fer suivent le temps moyen de St-Petersbourg, en avance de 2 h. juste sur Greenwich.

Les États-Unis d'Amérique et le Canada ont adopté pour les chemins de fer quatre heures normales (*Standard Time*), qui sont en retard de 5, 6, 7 ou 8 h. juste sur l'heure de Greenwich : là, le changement d'heure se fait à la limite exacte du fuseau, dans l'intérieur du pays.

Pour compléter ce qui précède, disons que le 1^{er} fuseau est celui qui est parcouru du nord au sud et en son milieu par le 1^{er} méridien ou méridien 0, c'est-à-dire le méridien de Greenwich, ainsi qu'il a été résolu à la presque unanimité (22 états sur 25) au Congrès international de Washington le 22 octobre 1884.

Ce fuseau, qui s'étend à 7° 1/2 à l'est du méridien de Greenwich, et d'autant à l'ouest, est celui qui a l'heure de l'Europe occidentale.

La France et l'Algérie s'y trouvant contenues tout entières, il y a lieu pour nous, quoi qu'il nous en coûte, d'adopter cette heure pour remplacer celle de Paris, si nous ne voulons rester plus longtemps en dehors du concert universel à ce sujet (1). Aussi les journaux du 11 mars 1897 contenaient l'avis suivant :

« L'HEURE LÉGALE FRANÇAISE. La Chambre vient d'être saisie par M. Boudenoot d'une proposition portant modification de l'heure légale française, pour la mettre d'accord avec le système universel des fuseaux horaires. — L'article unique de la proposition est ainsi conçu :

« *L'heure légale, en France et en Algérie, est l'heure temps moyen de Paris, retardée de 9 minutes 21 secondes* » ; c'est-à-dire, sans périphrase, l'heure de Greenwich ou mieux l'heure de l'Europe occidentale.

NOTA. — Le tableau ci-contre doit être considéré de deux points de vue et sous deux aspects différents.

1° *La partie supérieure représente le ciel.* Quand on est tourné vers le soleil, on a, ici comme dans la réalité, l'est à gauche, et l'ouest à droite.

2° *La partie inférieure représente l'hémisphère nord de la terre.* Pour l'examiner, il convient de se supposer placé entre la terre et le soleil, le dos tourné à ce dernier : on est alors orienté de la façon la plus ordinaire, car on a le nord devant soi, l'est à droite, et l'ouest à gauche.

Les chiffres devraient être placés en face des fuseaux, plutôt qu'en face des méridiens. — Les quelques mots en exergue sont de Chateaubriand.

(1) Dans un Rapport récent sur cette question, M. Poincaré dit que « de tous les » pays civilisés, la France, l'Espagne et le Portugal sont les seuls qui n'aient pas » encore adhéré au système des fuseaux horaires ».

SPECTACLE GÉNÉRAL DE L'UNIVERS.

Ceux qui ont admis la beauté de la nature comme preuve d'une intelligence supérieure auraient dû faire remarquer une chose qui agrandit prodigieusement la sphère des merveilles : c'est que le mouvement et le repos, les ténèbres et la lumière, les saisons, la marche des astres, qui varient les décorations du monde, ne sont pourtant successifs qu'en apparence, et sont permanents en réalité. La scène qui s'efface pour nous, se colore pour un autre peuple ; ce n'est pas le spectacle, c'est le spectateur qui change.

Réunissez en un même moment, par la pensée, les plus beaux accidents de la nature ; supposez que vous voyez à la fois toutes les heures du jour et toutes les saisons, un matin de printemps et un matin d'automne, une nuit semée d'étoiles et une nuit couverte de nuages, des prairies émaillées de fleurs, des forêts dépouillées par les frimas, des champs dorés par les moissons : vous aurez alors une idée juste de l'univers.

Tandis que vous admirez ce soleil qui se plonge sous les voûtes de l'occident, un autre observateur le regarde sortir des régions de l'aurore. Par quelle inconcevable magie ce vieil astre qui s'endort fatigué et brûlant dans la poudre du soir, est-il en ce moment même ce jeune astre qui s'éveille humide de rosée dans les voiles blanchissantes de l'aube ? *A chaque moment de la journée, le soleil se lève, il brille à son zénith, et se couche sur le monde.*

CHATEAUBRIAND,
Génie du Christianisme.

UN VOISIN GÊNANT

SAMORY,
Almamy malinké.

La nouvelle, récemment apportée de la Côte d'Ivoire, de l'échec de la dernière mission (MM. Nebout et le Filiâtre) envoyée par nous à Samory pour lui faire des propositions de paix, — jointe à celle, un peu antérieure, du massacre, par ses *sofas*, de la colonne Braulot au mois d'août dernier, attire de nouveau nos regards sur l'Almamy.

C'est que, pour appeler plus spécialement sur lui notre attention en ce moment, Samory, comme on sait, n'en est pas moins pour nous une très vieille, et empresons-nous de le dire, fort peu agréable connaissance : nos rapports avec lui ne remontent pas en effet à moins de 15 ou 17 ans.

Lorsqu'aux environs de 1880 l'extension de notre politique africaine nous amena des bords du Sénégal sur ceux du Niger, nous poussant à faire une réalité du rêve de Faidherbe, qui consistait dans la réunion, sous notre puissance, du Haut-Sénégal et du Haut-Niger navigable (1), deux obstacles se dressèrent devant nous. Ces deux obstacles ne nous venaient pas de la nature, mais des hommes : c'étaient deux puissants États indigènes, dont les chefs s'appelaient Ahmadou et Samory.

Ahmadou, s'il n'était pas issu d'une haute et puissante lignée, d'une vieille et glorieuse dynastie, était cependant désigné à ses concitoyens par sa naissance : il était fils de notre vieil ennemi el Hadj Omar, marabout célèbre qui avait fait (2) le pèlerinage de la Mecque.

Originaire des environs de Podor (Haut-Sénégal), Ahmadou-Cheikou était de race toucouleure. Il avait hérité de la plus grande partie des conquêtes de son père : ses États, à cheval sur le Niger, avaient deux capitales : Nioro, au Nord du fleuve, commandant le Kaarta, et Ségou-Sikoro, sur le fleuve, dominant le Ségou et s'étendaient à l'Est jusqu'au Macina (capitale Bandiagara), où régnait son frère Tidiani ou Mounirou ; à l'Ouest, ils touchaient le Dinguiray (Nord du Fouta-Dialon), berceau de la puissance toucouleure, échu à Aguibou, un autre de ses frères.

Samory, lui, était originaire des pays mêmes qu'il dominait. A l'inverse d'Ahmadou, il était de la plus basse extraction. Il n'avait pour aïeux ni chefs fameux, ni marabouts vénérés. Sa mère, de race malinké, l'avait mis au monde chez Sory Ibrahim, fama de Moussardou, dont elle était l'esclave.

Très intelligent et très ambitieux, Samory, à force de volonté et aussi de ruse, avait peu à peu gagné la confiance de Sory Ibrahim. Il avait réussi à devenir son confident et bientôt son conseiller indispensable. Heureux à la guerre, il réunit bientôt autour de lui un nombre assez grand de *clients*, de *sofas*, pour lui permettre de se lever contre son maître. Vainqueur de celui-ci, il s'empara de ses États et l'ayant fait prisonnier, n'hésita pas à le faire égorger, scellant ainsi dans le sang les assises du nouvel empire.

Bientôt ses États s'étendirent à la fois sur les deux rives du Haut-Niger, mais surtout sur la région appelée Ouassoulou, et qui, située sur la rive droite du fleuve, vers sa source, avoisine à la fois le Fouta-Dialon, le Sierra-Leone anglais et la République de Libéria. La nouvelle capitale était Bissandougou.

En face de ces deux chefs, nous comprîmes bientôt que toutes tentatives pour leur imposer pacifiquement notre domination étaient inutiles.

Nés de la guerre, ne vivant que d'elle, ils ne pourraient être domptés que par la guerre.

Sans vouloir entrer ici dans tous les détails de nos luttes contre eux, rappelons seulement comment, après notre établissement sur le Haut-Niger, nous fûmes

(1) « Le but, écrivait Faidherbe dès 1864, serait d'arriver, quand on jugera à propos d'en donner l'ordre, à créer une ligne de postes distants d'une trentaine de lieues, entre Médine sur le Sénégal et Bamako sur le Niger ou tout autre point voisin de Bamako, qui paraîtrait plus convenable pour y créer un point commercial sur le fleuve » (Instructions au lieutenant de vaisseau Mage, envoyé en exploration vers le Niger).

(2) Comme l'indiquait d'ailleurs son surnom de el Hadj (le Pèlerin). Les fidèles retour de la ville sainte ont seuls le droit de se parer de ce titre et de porter un turban vert autour de leur coiffure.

successivement conduits jusqu'aux portes de Ségou, qui fut pris le 6 avril 1890 par le colonel Archinard, et de Nioro, le 1^{er} janvier 1891, et comment Ahmadou, qui s'était réfugié au Macina, en fut également chassé par nous après la prise de Djenné (12 avril 1893), de Mopti (17 avril 1893), et enfin de la capitale même, Bandiagara (29 avril). Ahmadou, aujourd'hui roi sans royaume, en a été réduit à s'installer avec quelques-uns des siens sur la rive gauche du Niger, en face de Say (1), occupé récemment par nos troupes.

Mais si Ahmadou est maintenant réduit à l'impossibilité absolue de nous nuire, il n'en est malheureusement pas de même de Samory, qui fut un instant son allié contre nous. Sans doute, les deux rives du Haut-Niger et le Ouassoulou tout entier sont aujourd'hui purgés de la présence de Samory et de ses sofas. Mais, si nous avons réussi à empêcher par l'occupation de cette région, toutes relations de Samory avec le Sierra-Leone et le Liberia, et par eux avec la mer, d'où lui venaient, grâce à *nos bons amis* les Anglais, tous les approvisionnements qu'il pouvait souhaiter en armes et en munitions, Samory et ses bandes n'ont cependant pas été définitivement éloignés de notre voisinage. Repoussés par nous vers l'Est, ils n'ont pas, semble-t-il, trop souffert de ce déplacement qui, pour forcé qu'il était, n'en était pas moins d'accord avec leurs mœurs nomades et aussi avec leurs besoins. Vivant exclusivement des régions qu'ils occupent et peu habitués à restreindre leur appétit, ils ont assez vite fait de les épuiser.

Piller les villages indigènes, puis les abandonner après les avoir incendiés et en avoir emmené la population en esclavage, telle est leur unique et quotidienne industrie. On conçoit dès lors que, même s'ils leur sont imposés par la force, le mouvement et le changement ne leur causent pas le mal qu'on pourrait croire.

Sans quitter l'énorme bande de territoire qui s'étend à peu près entre le 8^e et le 9^e degré de latitude Nord, Samory, dépouillé par nous de ses anciens États, s'est taillé un nouveau royaume dans le pays qui s'étend des rives du Haut-Cavally à celles du Haut-Comoé. Il s'est récemment emparé de Kong, placé sous notre protectorat par le capitaine Binger, et il a, dit-on, détruit la ville de fond en comble, en en emmenant des milliers d'esclaves.

Il a, pour le moment du moins, établi sa capitale au sud de Kong, à Dakala (ou Dabakhala).

Voisin aujourd'hui de la France (par nos colonies du Soudan et de la Côte d'Ivoire, dont sa présence empêche la jonction), et de l'Angleterre par sa colonie de la Côte d'Or (2), Samory, bien que méprisant, paraît-il, les Anglais, dans lesquels il ne voit qu'un peuple de marchands (ce n'est donc pas à tort qu'on le dit très intelligent), mais dont il ignore la puissance, n'a jamais cessé de faire aux Anglais, comme à nous, mille protestations d'amitié; toutefois, il semble naturel que les avantages, surtout en armes et en munitions, qu'il a toujours retirés et retire encore des Anglais, leur en fassent contre nous un allié.

Ajoutons, cependant, qu'il est, pour ses amis mêmes, quelquefois un peu brutal : témoin la récente attaque, par ses bandes, de la mission Henderson-Fergusson, la capture du lieutenant Henderson et le massacre de Fergusson près de Oua (3), événements qui contrainrent, le 12 avril 1897, les capitaines anglais Cramer et

(1) Le lieutenant de vaisseau Hourst, au cours de sa belle exploration du Niger a, de la rivière, aperçu les hommes d'Ahmadou, à la hauteur de Say.

(2) Nous l'avons définitivement coupé du Sierra-Leone.

(3) Oua est, en ce moment, occupé à la fois par nos troupes et les troupes anglaises.

Hallswood, le Dr Palt et 57 miliciens à demander asile à un de nos postes du Gourounsi.

Si nous nous plaçons aujourd'hui au point de vue français, le seul qui nous intéresse, la situation est donc la suivante :

Chassé de l'Ouest par nos troupes venues du Soudan, Samory en ce moment, sans nous menacer, nous nuit par sa présence seule entre deux de nos colonies. Mais comme il a successivement violé tous les traités qu'il a signés avec nous, notre rôle vis-à-vis de lui est bien simple, et tout tracé : plus de traités avec un tel personnage sans foi ni loi, chasseur d'esclaves et chef de bandes bien plus que véritable guerrier, plus de traités, mais la guerre, une guerre courte et décisive.

Nous le connaissons et fort bien, avons-nous dit, depuis plus de quinze ans.

Qu'on en juge :

NOS PREMIÈRES CAMPAGNES CONTRE SAMORY.

Nos premières relations avec l'Almamy s'essayèrent à rester pacifiques. Le capitaine Galliéni venait de signer avec Ahmadou le 21 mars 1881 une convention nous donnant l'accès du Niger ; une démarche semblable fut donc tentée près de Samory par un de nos officiers du cadre indigène, le lieutenant Alakamessa. Samory ayant répondu à ses avances par des menaces de mort, il n'y avait plus à hésiter.

Battu en 1882 à Koniera, et en 1883 à Oueyako par le colonel Borgnis-Desbordes ; en 1885 à Kokoro par le commandant Combes ; en 1886 à Fatako-Djingo par le colonel Frey, l'Almamy du Ouassoulou nous demanda une première fois la paix. C'était en 1886. Trois ans plus tard il renouvelait avec le capitaine Bonnardot ce premier traité, et nous abandonnait toutes ses possessions de la rive gauche du Niger. Nous croyions être rassurés de son côté, quand trois mois après, il nous renvoyait le traité. Il venait de s'allier contre nous avec Ahmadou. C'était de nouveau la guerre.

Après d'inutiles négociations, le colonel Archinard, commandant supérieur du Soudan, décidé à mener activement la lutte contre Samory, traverse le Niger à Siguiri (2 avril 1891), le 7 il occupe Kankan, place forte de l'Almamy, à 80 kilomètres du fleuve, et que Samory venait d'abandonner en la livrant aux flammes. Faire le vide devant nous, telle était sa tactique.

Le 8 avril, nous le joignons et le battons à Kokouna, puis à Diamanko. Sa capitale Bissandougou est prise.

Le successeur du colonel Archinard, le lieutenant-colonel Humbert reprend la lutte l'année suivante : il a avec lui 1,004 combattants, dont 144 Européens, 2,084 non combattants et 338 animaux ; comme armes : 4 pièces de 80 de montagne, 32 fusils Lebel, 900 fusils Gras.

Bientôt Samory est rejoint. Vainqueurs de lui à Somfiko (11 janvier 1892), nous entrons le 12 à Bissandougou.

Et poursuivant l'ennemi, nous le battons de nouveau à Ouassako le 23, à Faman-dougou le 24, à Barotoumbo et Kérouané, qui ne sont plus que des ruines fumantes, et, le 14 février, nous nous emparons à Toutou-Kourou, d'un énorme matériel de guerre.

La campagne suivante fut menée par le colonel Combes ; pour la première fois, le commandant supérieur, qui était le colonel Archinard, restait à Kayes et s'abstenait, par ordre du gouvernement, de prendre part en personne à la lutte. Arrivé à Kankan le 30 décembre 1892, le colonel Combes décida de remonter le cours du Milo, affluent de droite du Niger, pour se porter par Gueleba sur le Nafana,

centre, disait-on, des approvisionnements de Samory. Celui-ci avait, d'ailleurs, du colonel Combes une crainte toute particulière. La campagne de 1893, menée contre lui par le colonel, lui avait laissé de tels souvenirs, qu'il disait de cet officier que *c'était le diable en personne* et qu'il défendit à ses sofas, sous peine de mort, de prononcer devant lui le nom de *Coumbo* (comme il l'appelait).

Toutefois, malgré la retraite précipitée de Samory, la nouvelle colonne ne lui livra pas moins de quatorze combats. Ayant parcouru en 33 jours 900 kilomètres, le colonel Combes et ses troupes rentraient à Kérouané le 10 mars 1893, ayant de partout repoussé Samory et sans avoir perdu un seul Européen. L'impression produite sur Samory et ses sofas fut énorme.

D'ailleurs, les armées de l'Almamy étaient partout vaincues. Pendant que le colonel Combes, à l'Est, le battait en personne, le capitaine Briquelot n'obtenait pas de moindres succès contre son lieutenant Bilali-le-Vieux.

Celui-ci, vaincu à Douak (14 janvier 1893) et à Yalinkoro, battit en retraite au Sud-Ouest vers le Kissi (voisin du Sierra-Leone); mais chassé par les habitants de ce pays, il se rabattit au Nord-Ouest vers Erimankono. Le 5 février, près de cette ville, il était de nouveau battu à Niaforando et obligé de se réfugier au Sierra-Leone, laissant entre nos mains 4,000 prisonniers.

Mais bientôt, aidé de Bakary-Touré, Bilali fait une nouvelle apparition, d'ailleurs tout aussi malheureuse.

Battu par nous le 1^{er} mars à Guérincha, il l'est de nouveau le 20 mars (1893) à Yalé-Kalédou. Son camp, surpris dans la nuit, nous livre 4,500 prisonniers.

Ses bandes alors remontent au Nord-Est vers le Milo, mais sans plus de succès. Là, en effet, le capitaine Dargelos était en lutte avec d'autres lieutenants de Samory, Ténesso-Kola, Bilali-le-Jeune et Amara, l'un des fils de l'Almamy. L'art de Babyla le 29 janvier 1893, le capitaine Dargelos s'empara le 5 février de Fidaou et y faisait 11,000 prisonniers. C'étaient en partie des esclaves, que nous rendîmes à la liberté. Le 6 mars, après avoir parcouru toute cette contrée, le capitaine rentra à Kérouané. Alors, voyant la résistance impossible, Ténesso-Kola, Bilali-le-Jeune et Amara songèrent à passer le Milo pour rejoindre le gros de l'armée de Samory. Mais la ligne du Milo était gardée par nous, et les sofas, surpris en pleine nuit, furent taillés en pièces entre Mananfara et Babyla.

Le vieux Bilali eut le même sort peu de jours après.

La campagne était terminée. Elle avait duré trois mois, qui avaient suffi pour rejeter Samory et ses sofas vers l'Est et couper définitivement ses communications avec le Sierra-Leone, par la création des postes français de Farannah, Erimankono et Kissidougou (ou Mara).

Chassé de la rive droite du Haut-Niger, ayant perdu le Ouassoulou, le Sankaran, le Kissi et le Nafana, Samory, après quelques nouvelles défaites que lui infligea en décembre 1893 le colonel Bonnier à Faragaro (4 décembre), et Koloui (5 décembre), nous laissa tranquilles pendant d'assez longs mois.

M. Albert Grodet, qui venait de remplacer le colonel Archinard comme gouverneur du Soudan, tenta alors, mais en vain, d'en revenir avec Samory à la politique des traités. Mais comme déjà précédemment, elle n'eut pour résultat que de nous rendre la risée de l'Almamy qui, traînant en longueur les négociations de paix, ne vint même pas aux rendez-vous par lui fixés.

SAMORY ET LA COLONNE MONTEIL.

On savait qu'il avait porté son camp plus à l'Est, mais on était sans renseignements précis sur sa résidence comme sur ses desseins.

On allait bientôt être fixé. On apprit, en effet, tout à coup, que nous voyant solidement établis dans ses anciens États sur le Haut-Niger, Samory venait d'envahir le territoire de notre protégé Babemba, frère et successeur de Tiéba, fama de Sikasso. Marquant partout son passage par le pillage et l'incendie, il se dirigeait vers le Sud, s'apprêtant à s'emparer du riche pays de Kong et de l'hinterland-est de notre Côte d'Ivoire, régions soumises à notre protectorat nominal, mais où nous n'avions ni résident, ni troupes.

Ainsi menacée par lui, la confédération de Kong, notre alliée depuis le voyage à Kong, en 1889, du capitaine Binger (1), envoyait à Grand-Bassam une ambassade pour demander notre assistance.

Décidé à protéger notre colonie de la Côte d'Ivoire, le gouvernement, rappelant le lieutenant-colonel Monteil du Congo (où le récent traité franco-congolais du 14 août 1894 rendait sa présence moins utile), l'envoya pour arrêter la marche de Samory.

Le plan était simple et bien compris.

Tandis qu'une colonne réunie à Bougouni sous les ordres du commandant Dargelos devait attaquer Samory au Nord, celle du lieutenant-colonel Monteil, venue de la Côte d'Ivoire, c'est-à-dire du Sud, devait le prendre entre deux feux.

On sait l'insuccès de cette expédition.

Parti de Grand-Bassam le 12 septembre 1894, le lieutenant-colonel Monteil était à la tête de 5 compagnies de tirailleurs sénégalais, 2 compagnies de haoussas, quelques spahis sénégalais et 2 batteries. Malheureusement, rien n'avait été préparé pour une telle colonne. Ayant à choisir pour aller vers Kong entre la vallée du Comoé et celle du Bandama, plus à l'Ouest, c'est cette dernière que décida de suivre le colonel. D'abord arrêté près de Grand-Bassam même, à Bonona, par une révolte des indigènes, qu'il réprima, il concentra (fin novembre 1894) ses troupes à Tiassalé, sur le Bandama.

Le 28 décembre, la colonne partait pour Toumodi, mais dans la nuit la plupart des porteurs désertèrent en soulevant le pays. Il fallut six semaines pour le pacifier.

Enfin, en février 1895, on reprenait la marche sur Kong.

Laissant derrière lui 3 compagnies pour garder sa ligne de communications, le colonel Monteil arrivait à Kouadiokofi le 20 février, n'ayant plus avec lui que 4 compagnies de Sénégalais, quelques spahis et 2 canons.

Le 27 février, il était à Satama-Soukoro, à 124 kilomètres au Nord de Kouadiokofi et à 180 de Kong.

Le colonel envoya alors en avant la 9^e compagnie commandée par le capitaine Marchand (2) qui, le 3 mars, à Lafiboro, prenait contact avec les sofas de Samory. Aussitôt, le lieutenant-colonel se porte aussi à Lafiboro. Il en part le 5 mars pour Sokhala-Dioulassou et enlève cette place le 7 mars : Samory, pour permettre à ses bandes de se concentrer contre nous, feint alors (comme il l'a si souvent fait déjà) de traiter. Le 13 mars, après 3 jours de négociations, il reprend la lutte.

Malheureusement, pendant ce temps et sur l'ordre, paraît-il, du gouverneur du Soudan, la colonne Dargelos, qu'on attendait venant du Nord, était restée immobile, n'ayant pas quitté Bougouni.

(1) Aujourd'hui ancien gouverneur de la Côte d'Ivoire et directeur de l'Afrique au Ministère des Colonies.

(2) Aujourd'hui chef de l'importante mission qui marche vers le Haut-Nil.

Le lieutenant-colonel Monteil se voit alors réduit à une force de 350 fusils. Aussi, jugeant, dans ces conditions, la lutte par trop disproportionnée, il décide la retraite.

Le 14 mars, au matin, il fait incendier le butin pris à Sokhala-Dioulassou et livre bataille. A Sobala il est blessé au genou et se replie sur Satama-Soukoro, suivi par Samory. On se bat le 15 à Dabakala (ou Dakala) : c'est aujourd'hui la capitale de Samory, le 16 à Kotola, Tagonano, Farako, Tateledougou, à la rivière Bey, où Sékouba, l'un des meilleurs lieutenants de l'Almamy, est tué.

Le 17 mars, après un dernier combat à Gonanaladougou, on atteignait Satama-Soukoro. C'est là que le colonel trouvait l'ordre par lequel M. Chautemps, Ministre des Colonies, jugeant la lutte désormais dangereuse, mettait fin à sa mission. Le commandant Caudrelier, qui succédait au colonel Monteil, laissa deux sections d'infanterie et une d'artillerie avec deux canons à Kouadiokofi. C'est aujourd'hui encore notre poste le plus avancé dans l'interland de la Côte d'Ivoire. Le reste de la colonne, avec M. Monteil, revint vers la côte; le 13 avril, elle était à Grand-Lahou. Habitué à toujours reculer devant nous, Samory, pour la première fois, sans cependant nous avoir jamais vaincus, nous avait vu à notre tour, reculer devant lui.

LA SITUATION ACTUELLE.

La situation, aujourd'hui, est encore à peu près la même qu'elle était au début de 1895. Toutefois, l'Almamy qui avait le champ libre, ne s'empara pas aussitôt de Kong, comme on le craignait en France.

Se contentant de tirer de cette ville tous ses approvisionnements et hésitant devant l'attaque de notre Côte d'Ivoire, qu'aurait gênée l'épaisseur de la haute forêt impénétrable à sa cavalerie, Samory s'est d'abord dirigé vers l'Est, vers la Côte d'Or anglaise. Le 1^{er} septembre 1895, il passait le Comoé à Kourounta; puis, s'emparant de Nasian et du Barabo, il brûlait Falakémé et Kouassi-Kourou. Arrivé à Amenri le 3 septembre, il entra enfin le 10 septembre à Bondoukou.

Le roi de cette ville, notre protégé Ardjoumanié, s'était réfugié à Dadiasi, à environ 20 kilomètres au sud-ouest de sa capitale, d'où il fit demander notre protection. La France resta muette. Enfin postérieurement à cette époque, Samory (nous ne savons pas exactement à quelle date), s'est emparé de la ville de Kong, la livrant, dit-on, aux flammes (suivant son atroce habitude), et emmenant sa population en captivité. Il a cassé Kong, suivant l'énergique expression du pauvre capitaine Braulot.

La situation, à l'heure présente, s'est à peine modifiée.

Les sofas de Samory, qui avaient pris sur la rive gauche du Comoé, Bouna et Bondoukou, et qui sur la rive gauche de la Volta Noire avaient battu les Anglais à Oua, ont repassé ces deux fleuves. Oua est maintenant entre nos mains, ainsi que Bondoukou. Toutefois, cette dernière ville n'y est pas tombée directement, car nous la tenons des Anglais (en exécution du traité de délimitation franco-anglais de 1889) qui, après le départ de Samory, s'en étaient emparés, ainsi que de Bouna (qu'ils refusent de nous rendre).

La situation est donc aujourd'hui la suivante : Samory est installé, comme nous l'avons dit, et à la tête, paraît-il, d'une dizaine de mille hommes, entre notre Côte d'Ivoire et notre Soudan, dont il empêche la soudure.

S'il a, il est vrai, été coupé par nous du Sierra-Leone, il avoisine une autre colonie anglaise, la Côte d'Or, d'où il continue à tirer les approvisionnements de

tout genre et surtout les armes et les munitions qui, naguère, lui venaient du Sierra-Leone.

Il est maître de toute la région qui s'étend des rives du Haut-Cavally à celles du Haut-Comoé, c'est-à-dire du Libéria à la Côte d'Or anglaise, vaste quadrilatère enserré entre le 8° et le 9° degrés lat. Nord et le 5° et le 10° degrés long. Ouest (méridien de Paris). Il commande le haut cours du Cavally, du Bandama, de l'Agnébi, de l'Isi et du Comoé.

C'est aujourd'hui un homme d'une soixantaine d'années. De taille élevée, il en impose par sa prestance à son entourage. S'il a le nez épaté, comme la plupart des nègres, il s'en distingue par des lèvres fines. Il porte la barbe, mais ses joues aux pommettes saillantes — caractéristique de la race malinké — sont rasées. Comme marque distinctive, il a une forte cicatrice au sourcil droit, — une autre à la jambe gauche et ses mains ne sont pas noires, mais d'un jaune assez clair.

Dans sa capitale actuelle de Dabakhala, il est entouré d'une sorte de cour.

Musulman et polygame, il est entouré de 45 de ses fils, tous grands et bons cavaliers, dont le préféré est Sara N'tièni Mory (1), fils de Sara N'tièni, celle de ses femmes qu'il affectionne le plus et qui a pris sur lui une très grande influence.

Ses lieutenants, comme lui-même, ont beaucoup appris de nous, probablement aussi grâce à des déserteurs sortis de nos rangs. (La plupart des commandements, dans son armée, se font en français).

Son prestige dans l'Ouest de l'Afrique s'est encore accru de la diminution du nôtre. Au point de vue moral, vis-à-vis des indigènes, comme au point de vue matériel, sa présence nous cause, on le comprend, un tort énorme.

Sans doute, bien que nous craignant maintenant moins qu'après la campagne de 1893 (colonel Combes), il sait cependant qu'il doit compter avec notre puissance militaire. Il l'a prouvé, en s'engageant en 1897 vis-à-vis du lieutenant (aujourd'hui capitaine) Voulet et du lieutenant Chanoine, à respecter le Mossi et le Gourounsi, nos nouveaux protégés.

Sans doute, il a récemment désavoué le guet-apens tendu au mois d'août dernier par son fils Sara N'tièni Mory à Bouna à la colonne Braulot (et qui a coûté la vie à ce capitaine et au lieutenant Bunas), et il vient d'accueillir avec de grands honneurs la dernière ambassade (MM. Nebout et le Filliâtre), envoyés vers lui de la Côte d'Ivoire, et qui, du 2 au 20 octobre dernier, a négocié avec lui dans sa capitale de Dabakhala.

Quoi qu'il en soit, nous pensons que Samory, vivant de la guerre, ne peut pas chercher et ne cherche pas la paix. Il a, paraît-il, refusé à MM. Nebout et le Filliâtre de s'engager vis-à-vis de nous à se cantonner, même avec l'indépendance politique garantie, dans une région quelconque. Il a, leur a-t-il dit, besoin pour lui et ses sofas de se déplacer continuellement pour vivre, en vrai pillard et chasseur d'esclaves qu'il est. Enfin, pour mieux indiquer ses vrais sentiments, il aurait exigé des plénipotentiaires français la remise de *100 fusils Gras comme GAGE DE PAIX*.

Avouons-le : on ne se moque pas plus agréablement du monde.

Samory nous demande des armes pour, ensuite, violer, comme il l'a toujours fait, le traité qui le lierait à la France et se servir de ces armes contre elle.

On a, avec assez de raison, reproché à notre politique une certaine inconséquence à l'égard de l'Almamy malinké et... malin. Pendant que notre Soudan lui tendait

(1), Ou Sarankéni-Mory.

l'olivier de la paix, notre Côte d'Ivoire cherchait à cueillir sur ses troupes le laurier de la guerre. Aujourd'hui la situation serait renversée entre nos deux colonies.

Toutes les ambassades envoyées par nous à l'Almamy et avec elles la plus récente ont échoué.

Pouvons-nous espérer que celle-là sera la dernière ?

Quant à nous et ce sera la conclusion de cette histoire de Samory; nous n'avons jamais fait et ne ferons qu'un vœu :

Comme Béhanzin, comme Ahmadou, Samory et les siens (s'il est aujourd'hui vieux, ses nombreux fils seront pour nous autant de redoutables adversaires) ne connaissent que la force.

Nous pouvons, nous devons leur prouver la nôtre.

Le temps de l'olivier est passé et le laurier étouffe sous le poids de ses feuilles. Qu'attendons-nous pour les cueillir ?

ROGER ARNETTE,

Membre des Sociétés de Géographie de Lille
et de Paris.

P. S. — Un récent télégramme de la Côte d'Ivoire permet de croire que nous venons enfin d'adopter vis-à-vis de Samory la seule politique qui convienne : celle de l'énergie et de l'action militaire. Le 21 janvier dernier, les lieutenants Demars et Méchet se sont emparés de Kong défendu seulement par 300 sofas. L'Almamy résolu à prendre sa revanche, vint alors investir la ville du 12 au 27 février, avec 3,000 hommes qui tirèrent 60,000 cartouches de fusil à tir rapide et quelques obus pleins. Le commandant Caudrelier, à cette nouvelle, accourut du Soudan au secours de la petite garnison française et le 27 février 1898, les troupes de Samory, vaincues par nous en plusieurs rencontres, étaient contraintes de lever le siège.

Le commandant Caudrelier, décidé à précipiter les événements, se mit alors à la poursuite de Samory. Depuis, les nouvelles manquent. Toutefois, le bruit a couru de la prise par nos troupes de la capitale de l'Almamy, Dabhakala.

S'il en était ainsi, Samory serait probablement en fuite vers l'Ouest, et la jonction tant souhaitée de nos deux colonies du Soudan et de la Côte d'Ivoire, enfin réalisée.

Espérons que le gouvernement ne laissera pas les événements, en ce moment si favorables, se retourner contre nous, et qu'au besoin il renforcera nos troupes du Soudan et en enverra même par la Côte d'Ivoire d'autres à leur aide.

UNE VISITE

A L'ANCIEN ROYAUME DE LA REINE DE SABA

Par EUGÈNE GALLOIS,

Membre de la Société de Géographie.

Tout le monde se souvient, au moins de nom, de la légendaire reine de Saba, l'admiratrice et l'amie du grand roi Salomon. C'est dans le

lointain pays, où fut jadis le royaume de la reine Belkin, que nous voulons conduire nos aimables lectrices et lecteurs.

Cette région fameuse, tout enveloppée de mystères, et dont l'histoire, remontant à plus de trente siècles, se perd, on peut dire, dans la nuit des temps, a été et est encore peu connue. C'est à peine si quelques Européens audacieux ont essayé de soulever le voile qui semblait la cacher aux regards des nations modernes, avides de voir et d'apprendre et désireuses enfin de connaître toutes les parties du vaste domaine terrestre que Dieu a donné à l'homme. Et pourtant une contrée, située relativement près de nous, qui portait un si beau nom « l'Arabie heureuse », aurait dû tenter plus d'un hardi voyageur. Mais il est vrai que par contre, les difficultés d'accès, les dangers du séjour au sein d'une population musulmane dont le fanatisme est bien connu, étaient aussi bien faits pour donner à réfléchir. Aussi sont-ils rares ceux qui tentèrent l'aventure, renouvelée récemment par M. Defflers et le voyageur bien connu, Désiré Charnay, qui vient de faire revivre cette page d'histoire ancienne.

Cette Arabie Pétrée fut explorée pour la première fois au siècle dernier, de 1761 à 1764, par le Danois Niebühr. D'après son récit, il trouva la ville de Sana, telle qu'elle est de nos jours, c'est dire qu'il lui restait peu de choses de son antique splendeur.

En 1823, l'expérience fut renouvelée par Dhrenberg et quelques années après, en 1836, par le lieutenant Cruttenden et le naturaliste Botta. Mais c'est en 1844 qu'eurent lieu les deux remarquables voyages du français Arnaud, pharmacien de l'armée égyptienne, qui, le premier, grâce à la protection de l'iman régnant alors, pût atteindre Mareb, l'ancienne capitale Mariaba de la brillante Reine sabéenne. Strabon l'a dépeinte autrefois comme une ville merveilleuse pleine d'or, d'ivoire et d'encens. C'est encore elle que Pline disait être un diadème sur le front de l'univers et que Célius Gallus assiégea vainement. En se dissimulant, faisant au besoin semblant de dormir pour ne pas éveiller l'attention de ses guides, Arnaud put prendre quelques croquis du palais qui devait renfermer tant de richesses, et des ruines de la fameuse digue qui, fermant une vallée, avait formé un énorme réservoir grâce auquel on pouvait irriguer les terres à volonté. C'est la rupture de cette colossale barrière de marbre, comme on en voit encore aux Indes, où les radjahs semblent s'être inspirés de ce travail grandiose ou avoir agi sous l'influence d'une idée similaire, qui anéantit Mariaba après une longue période de dix-huit siècles de

prospérité. Le souvenir de cet effroyable événement que les Arabes ont appelé « del Arem », le déluge, semble s'être perpétué à travers les siècles. Arnaud, également le premier, recueillit quelques inscriptions sabéennes.

Plus près de nous, en 1869-70, eut lieu la célèbre exploration de Joseph Halévy, qui atteignit aussi Mareb. Voyage qui valut à la science 686 inscriptions. Après lui viennent : Stephens, Manzoni, de 1877 à 1880, et enfin Édouard Glaser, qui a parcouru l'Yémen pendant huit ans sous la protection des Turcs, qui s'étaient rendus maîtres du pays en 1871. C'est naturellement le pays de l'intrépide et persévérant voyageur, l'Autriche, qui a bénéficié de documents et inscriptions récoltés au cours de ce long et pénible voyage.

Depuis, aucun Européen n'a pénétré à nouveau au cœur de cette région, qui semble s'être jalousement refermée aux investigations, comme si les indigènes voulaient garder pour eux ces ruines, qu'ils pourraient bien songer à exploiter. En fait, il serait téméraire aujourd'hui de vouloir pénétrer plus avant, et il faudra peut-être encore des années avant de pouvoir étudier avec soin ces intéressants souvenirs du passé.

Pour pénétrer dans la province du Yémen, le cœur de cette vaste région, longtemps restée vierge sur les cartes de nos atlas, et, à l'heure qu'il est encore si peu décrite, deux routes se présentent : la plus fréquentée, mais la plus longue, est celle qui part d'Aden et se dirige vers le Nord, à travers le désert ; elle est très suivie par les caravanes, qui viennent apporter à la station anglaise les produits de l'intérieur et remportent en échange quelques rares marchandises.

La seconde part de la côte, d'Hodeïdah, ville située sur la mer Rouge, à peu près à la latitude de Sana ; elle est beaucoup plus directe, mais moins fréquentée. Pour atteindre Hodeïdah, venant d'Europe, on ne trouve naturellement pas de paquebot, et il faut profiter d'une occasion comme l'a fait M. Charnay, qui, de Marseille a gagné l'île de Kamaran, située sous le 13° 6' de latitude Nord, à 45 milles marins d'Hodeïdah. On peut de Kamaran gagner cette dernière ville, soit par voie de terre en suivant la côte, soit par mer dans de mauvais et peu confortables bateaux indigènes. C'est par cette voie que nous pénétrons dans l'intérieur du pays par Hodeïdah.

Nous ne saurions quitter l'île historique de Kamaran, sans rappeler son importance comme rade d'abri et port, où l'on doit créer un vaste lazaret pour 6,000 pèlerins de la Mecque, le lieu ayant été choisi par

l'administration sanitaire de l'Empire ottoman, à cause de sa salubrité. Cette île a du reste joué un rôle à diverses époques de l'histoire ; c'est ainsi que les Persans, qui s'étaient rendus maîtres du Yémen de 575 à 597, y édifièrent un fort, réparé des siècles après par les Portugais sous Albuquerque, en 1470. Présentant un bon mouillage sur une côte qui offre si peu d'abris, le point ne pouvait manquer d'attirer l'attention des Anglais, qui ont eu le soin, paraît-il, de déjà l'indiquer sur leurs cartes comme possession anglaise !

Inutile de dire que le séjour au village, car on ne peut appeler ville la réunion des cabanes de Kamaran, est peu récréatif. La végétation est représentée par quelques maigres palmiers échevelés et le seul monument, si l'on peut même lui donner ce nom, est une pauvre Kouba sans intérêt.

Hodeïdah, par contre, est une ville qui a belle apparence ; malheureusement on peut dire qu'elle ne paie guère que de mine, car cet aspect est trompeur. Elle n'offre malheureusement qu'une plage plate sur laquelle le débarquement est plus ou moins difficile et en tous cas peu agréable, aussi ne peut-on la considérer que comme un port d'importance fort secondaire, malgré le commerce du café cultivé dans l'intérieur du pays et les importations de produits manufacturés européens, cotonnades et autres. C'est le seul port du Yémen ouvert aujourd'hui au commerce par les Turcs.

La ville est défendue du côté de la terre par un mur d'enceinte percé de quelques portes flanquées de tours plus ou moins délabrées, au haut desquelles logent, sous des toitures légères, les soldats formant la garnison turque, commandée par un général (rien que cela !) qui est revêtu des fonctions de gouverneur.

Au delà de l'enceinte s'étendent, surtout à l'Est et au Sud, des faubourgs qui ne consistent guère que dans des huttes de branchages entrelacés, sortes de paillottes, sans alignement et comme semées au hasard, au-dessus desquelles planent des vautours rapaces au vol lourd, ainsi que de petits aigles, qui semblent préposés au nettoyage. On sait, du reste, le rôle que remplissent les animaux et surtout les oiseaux de proie, dans la voirie des villes d'Orient, voire même de notre Algérie.

Par contre, dans la ville, on trouve des constructions qui ont quelque apparence et parfois même une certaine prétention architecturale. C'est ainsi que de riches habitations comportent des décorations composées d'appliques et motifs en plâtre, d'arabesques et de rinceaux,

assez médiocrement exécutés, il est vrai. On sent là une influence étrangère, c'est un spécimen du style indo-arabe, conséquence des relations entre les deux pays l'Arabie et l'Inde, qui envoie encore des sortes d'émigrants dans le Yémen. On retrouve la cour traditionnelle, le patio espagnol, et, comme toujours, les toits forment des terrasses où les ménagères font sécher leurs linges. De légers abris servent de refuges la nuit pendant la saison chaude, mais les habitants n'ont pas besoin, comme à Bou-Sàada, en Algérie, de dresser des sortes de lits élevés dont les pieds baignent dans des vases pleins d'eau, pour échapper aux atteintes des redoutables et hideux scorpions.

Dans le souk ou marché, on retrouve le fameux café de Moka, qui pousse dans la contrée, mais porte plus particulièrement le nom du port d'où il est expédié, on devrait dire plutôt dont il était expédié, car c'est aujourd'hui les routes d'Aden et d'Hodeïdah que prend plus généralement le grain qui sert à faire le noir et si recherché breuvage, que les Musulmans consomment, comme l'on sait, en poudre sans le passer. On le vend en grande partie décortiqué; la coque ou péricarpe se vend parfois aussi cher que le grain lui-même.

A Hodeïdah on remarque un grand mélange de races; c'est ainsi qu'à côté des Arabes des villes; des Bédouins nomades, il y a de véritables nègres, des Abyssins, des Grecs, des métis et des Turcs, reconnaissables à leur tarbouch.

Les femmes, fort rares du reste, sont naturellement voilées. Quant à la misère humaine, elle est représentée, ici comme ailleurs, par des mendiants de toutes sortes, des éclopés, des difformes, etc.

Mais laissons la ville et pénétrons le soir à la chute du jour dans le désert, où l'on ne saurait s'engager de jour, tant la chaleur est intolérable.

Quelle étrange impression l'on ressent, quand on chemine ainsi lentement dans un solennel silence, à travers la plaine sans bornes, sous la voûte sombre du ciel tout constellé d'étoiles. Le spectacle n'est pas moins saisissant quand la lune éclairant la scène de sa lueur blafarde, allonge sur le sable les ombres fantastiques des chameaux qui forment la longue file de la caravane. Il faut avoir ainsi cheminé pour se rendre compte de tout ce qu'on éprouve en pareille circonstance....., mais n'empiétons pas sur le domaine des penseurs et des poètes.

Au long de la route ainsi suivie par les convois, de distance en distance, s'échelonnent des cafés, si l'on peut donner ce nom à de

modestes huttes où l'on prépare la boisson réconfortante, dont les Arabes particulièrement sont si friands.

Le pays perd bientôt son aspect dénudé et des bosquets d'acacias et de jujubiers coupent la monotonie de l'horizon. La montagne n'est pas loin, et ses silhouettes lointaines réjouiront l'œil du voyageur.

Deux ou trois villages se sont déjà montrés. Un plus important, Bâdgil, est assis sur les premiers contreforts du massif montagneux que l'on trouve sommairement indiqué sur les cartes modernes. Plus on avance, plus les villages, de véritables petites villes parfois, semblent se rapprocher; elles sont généralement dominées par des bürgs ou châteaux-forts. Au désert succèdent des plaines fertiles, cultivées par des Arabes sédentaires; nous voici dans l'Arabie Heureuse. Le paysage devient de plus en plus intéressant; il est animé par de grands singes (cynocéphales) qui se montrent curieusement. Les villages se succèdent avec leurs habitations de pierre dominées par de hautes tours garnies de meurtrières.

C'est à cette altitude de plus d'un millier de mètres que l'on arrive à la région du café. Parfois les coteaux sont entièrement couverts, en terrasses superposées, de plantations de caféiers; c'est ainsi que l'on s'élève sur les flancs du Djebel Masâr.

Au-dessus de 2,000 mètres, la végétation prend un aspect alpestre, comme on peut le remarquer sur d'autres points du globe, dans des régions correspondantes.

Montant toujours, on atteint Menakali, une agglomération d'environ 3,000 habitants, située au pied du Djebel Schibam, qui la domine de plusieurs centaines de mètres. De son sommet (environ 3,000 mètres), le regard embrasse un des plus beaux panoramas du Yémen; vallées fertiles coupées de montagnes boisées et où apparaissent de nombreux villages.

Deux étapes séparent cet endroit de Sana, la célèbre cité, assise au pied du Djebel Nuqun, à environ 300 mètres au-dessous du col par lequel on y arrive. La ville apparaît entourée de son enceinte crénelée percée de portes et que dominant les dômes et minarets des mosquées. Le développement de cette enceinte est de plus de 12 kilomètres. ce qui donne une idée de l'importance de la ville.

La capitale que les Arabes nomment emphatiquement « Koursi el Yemen », le trône du Yémen, ou encore « Oum Addonnia », la mère du monde, est située à 2,300 mètres environ d'altitude.

Le climat y est aussi fort tempéré, et si l'hiver, le thermomètre

descend jusqu'à zéro et ne monte qu'à 10 à 15 degrés, l'été également, il ne dépasse guère 25 et tombe la nuit au-dessous de 20 degrés.

A l'extrémité orientale de Sana est située la citadelle, qui n'a rien de bien imposant. De l'autre côté, les habitations entourées de jardins du faubourg « Bir el Azeb », auquel fait suite le quartier juif « Qà el Yahoud ».

Les maisons de l'intérieur de la ville offrent un intérêt tout particulier, quoique d'un style uniforme ; à plusieurs étages souvent, le rez-de-chaussée semble construit en basalte, tandis que la partie supérieure est en briques cuites. Les façades comportent des fenêtres de formes diverses, dont quelques-unes sont masquées par des croisillons ou des verres de couleurs, tandis que d'autres sont absolument condamnées, certaines sont même décorées de balcons. On se demande quelle peut être leur utilité dans ce cas ; et c'est sur ce fait original que s'est concentrée l'attention de M. Charnay, qui a cherché à expliquer cette singulière disposition architecturale. Il est parti de cette idée que ces fenêtres et ces balcons avaient dû jadis avoir des raisons d'exister. Il paraît évident que la femme sabéenne qui n'était pas obligée de se cacher pouvait en profiter, tandis que lorsque se répandit la religion du Prophète Mahomet, il lui fut désormais défendu de montrer son visage à d'autres hommes qu'à son mari, et dès lors les fenêtres devenaient des ouvertures indiscrètes, par où le regard pouvait pénétrer dans les intérieurs. Il fallut donc les condamner.

On aurait pu construire à l'avenir différemment les demeures, mais on sait que l'Arabe est immuable dans ses habitudes, qu'à travers les révolutions il a conservé ses vices et ses vertus et les mœurs de ses aïeux ; et alors pourquoi, selon M. Charnay, aurait-il changé l'architecture de ses demeures. Il continua donc de construire comme ceux qui l'avaient précédé et figura des fenêtres factices au-dessous desquelles il ménagea de petites ouvertures pour se donner du jour et de la lumière.

On peut donc dire par conséquent que les villes du Yémen, et en particulier Sana, nous donnent bien de nos jours l'impression des cités sabéennes du temps de la célèbre reine de Saba.

La ressemblance se retrouverait aussi dans les mosquées qui ne seraient que la reproduction des anciens temples païens, cour entourée de portiques à colonnes, surmontés de petits dômes et à l'ombre desquels les fidèles pouvaient accomplir leurs devoirs religieux, sans oublier le bassin, fontaine aux ablutions et le sanctuaire.

A côté s'est dressé le minaret , cette tour svelte , plus ou moins élégante, du haut de laquelle le muezzin appelle le croyant à la prière. Il faut entendre cette voix qui semble descendre du ciel à la tombée du jour, à l'heure poétique où l'astre qui vivifie tout va disparaître. Cet appendice du temple remplit bien le même but que le clocher de nos églises.

C'est en Afrique , jusqu'en Espagne , que le musulman a été édifier des constructions réellement propres à ses usages et en rapport avec le climat et l'observance des règles de l'Islam. Il a alors laissé vagabonder son imagination, et c'est ce style qui nous a laissé tant de merveilles un peu partout sur les terres d'Afrique comme sur celles d'Asie, tandis qu'en Arabie, dans le Yémen tout particulièrement, l'Arabe a gardé tout ce que lui avait légué le passé.

Les mosquées de Sana sont toutes les mêmes, avec des minarets quadrangulaires, octogonaux ou cylindriques, revêtus d'inscriptions tirées du Coran. Ils sont généralement surmontés non du croissant turc, mais d'une colombe, en souvenir d'un épisode touchant de l'Hégire. Poursuivi par les Koréischites, Mahomet se serait réfugié dans une grotte du Djebel Thour, et dut son salut à l'intervention d'araignées qui tendirent leurs fines toiles à l'orifice de la caverne, tandis que des colombes y suspendaient leurs nids, détournant ainsi l'attention des persécuteurs, qui ne purent supposer que l'entrée de la grotte ait été forcée.

La population de cette cité, bien déchue de son antique splendeur et qui aurait compté au siècle dernier, d'après Halévy, environ 200,000 habitants, serait tombée à près de 60,000 à l'époque de la conquête turque, il y a à peine trente ans; elle serait réduite depuis à 25,000 à peine, conséquence des exactions et du despotisme de l'administration musulmane.

A quelques kilomètres au nord de la ville se trouve le bourg de Randha, où les riches habitants de la capitale ont, on pourrait dire, leurs maisons de campagne. Elles consistent en grosses tours de pisé d'un diamètre moyen, de 7 à 8 mètres sur 10 à 12 mètres de hauteur, qui sont surmontées de sortes de belvédères, généralement à deux étages. Les habitants, par ce système de défense, ont voulu se mettre à l'abri d'un coup de main à redouter de la part des Bédouins pillards qui poussaient leurs incursions parfois jusqu'aux portes mêmes de la ville.

C'est aussi dans les environs que se trouvent les beaux jardins où

poussent à l'envie fruits et légumes, et, s'il faut en croire les voyageurs, on y voit côte à côte des spécimens de nos contrées tempérées et des pays exotiques. Certains atteignent, paraît-il, des proportions inusitées et feraient songer aux fruits de la Terre Promise dont parle la Bible.

Toujours aux environs de Sana différentes villes de peu d'importance sont dans des sites variés parfois fort pittoresques, encadrées de montagnes, ou adossées à des rochers plus ou moins curieux de formes, comme Wadi-dhar et Tawila; cette dernière, si merveilleusement placée dans un gigantesque cirque d'éboulis. Les crêtes qui la dominent sont couronnées de tours et elle est protégée du côté de la plaine par une forte enceinte appuyée d'une citadelle, aussi ne put-elle être forcée par les Turcs, qui durent avoir recours à la famine pour s'en rendre maîtres.

Une des villes les plus haut situées du Yémen est Yérim, qui s'élève dans une plaine marécageuse à près de 2,700 mètres d'altitude. C'est une pauvre bourgade protégée par une forteresse démantelée, qui offre un beau panorama avec l'ensemble du paysage environnant. Un triste souvenir se rattache à ce pays perdu; c'est là, en effet, que mourut en 1763, Forskal, un des compagnons de Niebühr.

Sur la route du retour on trouve d'autres villes comme Taez, mais la descente s'accroît et aux montagnes succède le désert.

Quant à Mareb, où gisent étendues sur le sol des ruines, dont il a été parlé plus haut, les détails manquent malheureusement, et il semble avéré que l'on ne saurait présentement songer à y parvenir sans courir les plus grands dangers. Aussi est-ce sur de sages et prudents avis que les voyageurs dont nous avons parlé et qui ont récemment parcouru cette région peu connue, ont dû renoncer à l'accomplissement du projet qu'ils avaient caressé.

Il ne reste plus qu'à souhaiter qu'un jour ou l'autre on puisse trancher la question, et qu'un voyageur plus heureux fasse la lumière complète sur ce point et au besoin enrichisse la science archéologique de nouveaux et précieux documents et peut-être notre Musée du Louvre de vestiges intéressants. Peut-être enfin, la découverte de quelque inscription permettra à un chercheur savant de faire revivre l'histoire de la Reine de Saba.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

AVRIL.

3. — ALLEMAGNE. — Le Reichstag vote l'abolition de la loi contre le séjour des Jésuites.

4. — GUINÉE FRANÇAISE. — Décret établissant, à dater du 1^{er} juin, des droits de douane.

5. — ITALIE. — Ouverture du nouveau Parlement.

8. — LILLE. — Société de Géographie. — Conférence de M. Hecht : *Pullmann-City. — Question ouvrière aux États-Unis.*

12. — AFRIQUE. — Le prince Henri d'Orléans est reçu par Ménélick à Addis-Ababa.

15. — MADAGASCAR. — Une correspondance donne le texte de l'arrêté du général Gallieni abolissant la royauté en Imérina.

17. — MADAGASCAR. — L'*Officiel* de Paris promulgue la loi portant application à Madagascar du tarif général des douanes.

18. — GRÈCE. — A la suite des incursions de bandes grecques en Thessalie, la Turquie déclare la guerre à la Grèce.

19. — GRÈCE. — Les Turcs s'emparent de la passe de Melouna. — Victoire des Turcs en Thessalie.

21. — GRÈCE. — Prise de Tournavos (Thessalie) par l'armée turque.

22. — AUTRICHE. — Ordonnance mettant l'emploi de la langue Tchèque sur le pied d'égalité avec la langue allemande en Bohême et en Moravie.

23. — GRÈCE. — Les Grecs sont battus à Mati.

24. — BELGIQUE. — Ouverture de l'Exposition de Bruxelles.

24. — GRÈCE. — Le colonel Manos qui avait envahi l'Épire est battu à Pente Pighadia (Bech Pounar).

25. — LILLE. — Société de Géographie. — Conférence de M. E. Guillot : *Histoire de la découverte du Niger.*

25. — GRÈCE. — Edhem-Pacha occupe Larissa, évacué par le prince royal de Grèce.

27. — BADE. — Mort du prince Guillaume de Bade.

29. — LILLE. — Société de Géographie. — Conférence de M. E. Haumant : *Bulgarie et Bulgares.*

30. — GRÈCE. — Le général Smolewski repousse les attaques des Turcs à Velestino.

30. — GRÈCE. — Le cabinet Ralli remplace le cabinet Delyannis.

30. — MADAGASCAR. — La révolte des Hovas est apaisée et l'Imérina pacifié.

30. — CÔTE D'OR. — L'expédition Henderson est battue et dispersée à Oua par les sofas de Samory.

30. — ZANZIBAR. — Décret abolissant l'esclavage.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

L'industrie cotonnière en France. — Il résulte du rapport de MM. Grandgeorge et Tabourier, sur l'industrie textile en France en 1896, que l'outillage de nos filatures n'a pas très sensiblement augmenté en 1896. On évalue bien à 25,000 le nombre des broches nouvelles montées dans la région du Nord, et à un chiffre à peu près égal celui des broches construites dans l'Est ; mais, en tenant compte des broches anciennes qui ont pu être détruites, on est amené à penser que le chiffre de 5,400,000 broches représente approximativement l'outillage de la filature française.

C'est en 1892 qu'il a été importé en France la plus forte quantité de coton : 202 millions de kilogrammes. Déduction faite des réexpéditions, il était resté cette année-là dans notre pays environ 175 millions de kilogrammes de coton. Depuis lors, les importations ont diminué ; toutefois elles se sont élevées, en 1894, à 186 millions de kilogrammes, laissant, déduction faite de l'exportation, 155 millions de kilogrammes à la disposition de l'industrie. On pouvait croire que c'était là un chiffre normal, susceptible de s'accroître progressivement. Bien au contraire, il y a eu une diminution, et une diminution sensible en 1895 et en 1896 : au lieu de 155 millions de kilogrammes restés en France en 1894, on n'en trouve plus que 139 millions de kilogrammes en 1895 et 133 millions de kilogrammes en 1896. MM. Grandgeorge et Tabourier évaluent, en somme, la consommation industrielle du coton en France, année moyenne, à 145 millions de kilogrammes, représentant une production de 130 millions de kilogrammes de fils, presque entièrement destinés à la consommation française.

En ce qui concerne le commerce des fils de coton avec l'étranger, nous importons de moins en moins : 4,589,000 kilogrammes en 1896, 5,308,000 en 1895 et en 1894. Nous sommes loin des 12 millions de kilogrammes qui représentaient la moyenne de nos importations de fils de coton avant 1890, ce qui d'ailleurs n'était pas un chiffre très élevé par rapport à l'ensemble de la consommation française. A l'heure actuelle, la France importe une quantité de fils de coton qui représente à peine 3,5 % de sa production nationale, c'est-à-dire qu'en réalité ses filatures suffisent à l'alimentation des tissages.

Si nous importons peu de fils, nous en exportons bien moins encore, 963,000 kilogrammes, c'est-à-dire moins de 1 % de la production française. Il n'y a de ce côté aucun progrès, même léger, et il en sera ainsi tant que le développement de nos tissages et celui de nos filatures suivront une marche parallèle.

En résumé, importation faible, exportation nulle, voilà, dit le rapport sur l'industrie textile en France en 1896, les caractères de notre commerce extérieur, en ce qui concerne les filés de coton. C'est sur le marché intérieur que se concentre tout l'intérêt du commerce de ces filés et c'est de l'état de ce marché que dépend la situation de la filature française. En 1896, cette situation a été bonne : L'activité des tissages a été suffisante pour absorber largement les produits de la filature ; et dans l'ensemble les prix ont été bien tenus.

On estime que la France a exporté en 1896 une quantité de 27 millions de kilogrammes de tissus de coton. La production de la filature française ayant été d'environ 130 millions de kilogrammes, on peut dire que l'exportation des tissus de coton représente plus du cinquième de la production totale de la France.

EUROPE.

Canal russe de la Baltique à la mer Noire. — L'agriculture, l'industrie et le commerce d'un pays et, par conséquent, les sources de la fortune publique de ce pays, ne peuvent se développer qu'avec des moyens de communications faciles et à bon marché. C'est une vérité économique que le gouvernement russe a compris depuis longtemps, et pour mettre en valeur les immenses territoires de son empire, le czar et ses ministres sont amenés à entreprendre des travaux dont l'importance et la grandeur dépasse tout ce qui a été fait jusqu'ici dans notre vieille Europe ou dans la jeune Amérique. Le projet de réunir par une voie ferrée Moskou et Vladivostock, Paris et Pékin, sera réalisé d'ici deux ans. Mais dans leur hâte d'entrer plus vite et mieux armés que d'autres dans la lutte économique, les Russes n'ont pas attendu d'avoir fini cette immense voie ferrée pour commencer un autre moyen de liaison entre les extrémités de leur empire. Dès que la température le permettra, en mars 1898, les travaux du canal destiné à relier, à travers la Russie, Riga et Cherson, la Baltique et la mer Noire, seront commencés et poussés avec une activité telle que dans quatre ans les travaux seront terminés. Ce canal coûtera environ un demi-milliard de francs, il aura une longueur de 1,600 kilomètres environ, une largeur de 65 mètres à la surface et 35 mètres au fond, avec une profondeur dépassant 8 mètres, pour permettre aux navires de guerre de passer du Nord au Sud sans faire le tour de l'Europe.

Les prévisions calculent que le passage s'effectuera à une vitesse moyenne de 11 kilomètres. La traversée de Riga à Cherson (c'est-à-dire Sébastopol), s'effectuera donc en 144 heures, soit 6 jours.

Les deux ports extrêmes sont Riga et Cherson, dont les ports vont être considérablement agrandis. Le canal commence à Riga, remonte la Duna jusque Dunabourg, part de cette ville, aboutit à Nepel sur la Bérésina, descend cette rivière jusqu'à sa jonction au Dnieper et emprunte le cours de ce fleuve jusqu'à son embouchure, en passant par Kiew, Krementschoug, Ekaterinoslaw, etc. L'importance de ce canal est bien plus grande que celui de Kiel, et les conséquences économiques de son ouverture seront considérables et ne peuvent encore être supputées exactement.

XANDRIN.

2 Février 1898.

Le commerce de la Russie. — D'après le rapport publié par la douane russe, les exportations totales en 1897, par toutes les frontières du pays, repré-

sentent une valeur de roubles 745,265,000, et les importations totales de roubles 572,442,000. Donc l'exportation a dépassé l'importation de roubles 172,823,000. Par la frontière européenne, il a été exporté roubles 719,601,000 et exporté roubles 523,515,500 ; par la frontière asiatique, on a exporté roubles 25,664,000, et importé roubles 48,926,000.

Commerce extérieur de l'Allemagne en 1897. — Le commerce extérieur de l'Allemagne n'a jamais atteint un chiffre aussi élevé que pendant l'année 1897.

Les importations se sont en effet montées l'année dernière, à 401,630,000 quintaux métriques et sont évaluées à 4,832,890,000 marks. En 1896, les chiffres étaient de 364,100,000 quintaux métriques et de 4,557,950,000 marks. L'augmentation des importations a donc été en 1897 de 47,530,000 quintaux métriques et de 274,940,000 marks.

Le tableau comparatif ci-après permettra de se rendre compte du progrès des importations en Allemagne depuis 1894 :

	Quintaux métriques.	Marks.
1894.....	320.220.000	—
1895.....	325.370.000	4.246.110.000
1896.....	364.100.000	4.557.950.000

En déduisant des chiffres obtenus en 1897 la valeur des importations de métaux précieux, on obtient une valeur d'importation de 4,246,400,000 marks, soit sur l'année 1896 une augmentation de 339,240,000 mk.

L'exportation a suivi la même marche ascendante ; la statistique donne pour l'année 1897 les chiffres de 280,080,000 qx mét. et 3,808,130,000 mk. L'année 1896 avait accusé les chiffres de 257,200,000 qx mét. et 3,753,820,000 mk. C'est donc pour les exportations une augmentation de 22,380,000 qx mét. et 54,310,000 mk.

	Quintaux métriques.	Marks.
1894.....	228.840.000	3.051.500.000
1895.....	238.300.000	3.424.080.000
1896.....	257.200.000	2.753.820.000

En retranchant de la statistique des exportations de 1897 le montant des exportations de métaux précieux, on obtient un chiffre d'exportation de 3,652,950,000 mk, contre 3,525,100,000 mk pour l'année précédente, et une augmentation de valeur de 127,820,000 mk.

ASIE.

Le commerce français au Siam. — D'une communication de la Légation de France à Bangkok, il résulte que le nombre de Français résidant à Bangkok est de cinquante environ, en y comprenant les membres de la mission catholique et quatorze de nos compatriotes occupés à l'exploitation des mines de Vatana.

Il n'y a pas de maisons françaises établies ou représentées à Bangkok. Le peu de commerce qui existe entre la France et le Siam se fait par l'intermédiaire d'étrangers ou de protégés français. Parmi ceux-ci il y a lieu de citer MM. Windsor et Cie, Berli, Timonelli qui font d'importantes affaires et introduisent dans le pays une quantité notable de marchandises françaises. En outre, un grand nombre de Chinois, protégés par nous, font un petit commerce de détail alimenté par les grandes maisons étrangères de la ville.

Actuellement, les marchandises françaises qui s'importent au Siam par la voie de Saïgon sont les suivantes :

a) Les tissus de coton de toute espèce, en particulier les tricots, les fils de coton et de soie sont importés en très petite quantité au Siam ; ils soutiennent avec peine la concurrence de l'Angleterre, de la Suisse, des Indes, du Japon et de la Chine. Le Siam lui-même fournit beaucoup de tissus à l'usage des indigènes.

b) Nos produits alimentaires tels que biscuits, farines, liqueurs, sucre, conserves de toutes sortes, vins, cognacs, etc., trouvent de bons débouchés au Siam et leur supériorité sur tous les produits similaires étrangers leur assure un écoulement facile dans le royaume.

c) Il en est de même pour les produits pharmaceutiques, les eaux minérales, qui ont cependant à lutter avec les articles du même genre provenant d'Angleterre et d'Allemagne.

Outre l'importance de ces articles que le commerce français pourrait développer aisément, il y a toute une série de produits, tels que les articles de cuivre, de laiton, de faïence, de coutellerie, de poterie, de verrerie, de quincaillerie, de fer forgé, d'acier, etc., et qui sont d'usage courant au Siam et dont l'Allemagne, l'Angleterre, les Indes, la Chine et le Japon semblent avoir le monopole de la fourniture. Tous ces articles, notre industrie pourrait les produire et notre commerce les exporter dans ce pays, surtout aujourd'hui que des communications régulières avec notre colonie d'Indo-Chine et, par suite, avec la métropole, ont été établies.

Mais, pour atteindre ce résultat, il faudrait que les négociants français vinssent eux-mêmes dans le pays ou y envoyassent leurs agents, afin de réunir sur place, tous les renseignements utiles au développement de leur commerce.

Une foule de nos articles, s'ils étaient adaptés au goût des indigènes, trouveraient ici de nombreux débouchés. Un établissement dans le genre de nos bazars, par exemple, où l'on pourrait trouver tous les objets de consommation courante, serait appelé, je crois, à y avoir un grand succès.

(Communication de la Légation de France à Bangkok).

La Sibérie. — Au point de vue économique, la Sibérie n'est pas un pays disgracié de la nature :

L'*agriculture* est très développée sur tous les territoires, sauf dans la partie Nord des quatre gouvernements de Tobolsk, Tomsk, Irkoutsk et Irkoutsk, des deux territoires d'Iakoutsk, dans le Kamtchatka et sur les côtes de la mer d'Okhotsk ; c'est une région de 1 million de verstes carrées, soit 1 million de kilomètres carrés, où l'on ne rencontre que marais et forêts profondes.

Entre cette région non cultivée et les parties méridionales de bonne culture, il y a des territoires de transition où l'on rencontre à côté des terres arables, des forêts et des eaux, permettant la chasse et la pêche. Dans la plupart des gouvernements, l'excédent du rendement des céréales sur la quantité nécessaire à la population atteint 50 %, dans les années de récolte moyenne.

Bien que les modes de culture soient très primitifs, la Sibérie entière produit bon an mal an, 2 millions 1/2 de tonnes de céréales; le froment et l'avoine entrent pour 60 %, le seigle pour 20 %.

L'élevage du bétail vient au deuxième rang de la vie économique; ce n'est pas que les prairies à foin et les pâtures fassent défaut, mais plutôt la population trop occupée par la culture.

En moyenne, toute ferme possède de trois à quatre chevaux de travail, deux à trois vaches laitières, six à huit moutons.

Le cheval de Sibérie est de petite taille, sobre en fourrage et en boisson, supportant bien la chaleur et le froid, et marchant à une allure rapide.

Un bon cheval de poste se vend de 200 à 250 francs. Le prix d'une vache est de 50 à 100 francs.

La Sibérie est un pays des plus riches en forêts. Dans la Sibérie occidentale seulement, les forêts qui appartiennent à la couronne ont une superficie de plus de un million de kilomètres carrés.

Dans la partie septentrionale, les forêts s'étendent de l'Oural aux rives du Kamtchatka; elles sont bordées de marais, interrompues par des bas-fonds marécageux et, vierges encore du contact de l'homme, n'ont pas été abordées par les chasseurs les plus hardis.

Les conifères y sont en majorité: pins, mélèzes, sapins rouges, cèdres sibériens. Près des marais, les peupliers et saules. A la lisière, le bouleau; dans le cercle de Tobolsk, le tilleul.

A la partie inférieure, dans les steppes, le bouleau, le peuplier et les saules argentés; aucun conifère.

Au Nord de la Sibérie, dans les montagnes d'Altaï, de Stanovoï et Iablonoi, les conifères dominent, et particulièrement le cèdre.

Devant le développement que donne à l'exploitation des forêts la construction du grand chemin de fer sibérien, le gouvernement russe a envoyé en Sibérie des fonctionnaires forestiers de carrière, chargés de développer la culture forestière et d'arriver à lui faire produire des recettes en rapport avec son importance au profit du trésor public.

La pêche et la chasse occupent une place notable parmi les métiers exercés par la population sibérienne. Les lacs de la Sibérie renferment des perches, des corassins, des gardons, des brochets; les fleuves dans leur cours inférieur, des truites saumonées, des esturgeons, des truites, des sterlets.

Le droit de pêche est en partie ouvert à tous, en partie exercé par les riverains; ceux-ci le louent généralement à des capitalistes étrangers pour lesquels la pêche est un commerce qu'ils exploitent à l'aide de nombreux ouvriers.

Le produit de la chasse et de l'industrie des fourrures constitue depuis plus de cent ans l'une des sources de revenu de l'État. En raison de l'éloignement de ces territoires, l'État a jusqu'ici donné l'exercice de cette industrie en location à des entrepreneurs particuliers, s'en réservant toutefois la haute surveillance, tant au point de vue de l'exercice rationnel de l'industrie, que dans le but d'empêcher la destruction complète des animaux.

La chasse la plus importante est celle de l'otarie, facile à capturer pendant son séjour à terre. J'ai eu sous les yeux un tableau dont la lecture ferait naître un sentiment d'envie chez bien des femmes: c'est celui de la statistique de la chasse annuelle des animaux à fourrures; le transport se fait généralement par la voie du Pacifique.

La grande richesse de la Sibérie est dans les trésors miniers de son sol. En laissant de côté les mines des territoires de l'Oural, nous trouvons dans la partie méridionale

dionale de la Sibérie, des minerais de toute espèce, dont l'exploitation commencée il y a deux cents ans se développera certainement.

On y rencontre en effet de l'or, de l'argent, du cuivre, du fer, de l'étain, du mercure, de la houille, du lignite, du graphite, du soufre, du naphte, du sel, des pierres précieuses.

L'or se trouve dans toutes les provinces sibériennes : 35 à 40,000 ouvriers sont employés à cette industrie, dont le rendement est de 20 millions de roubles or, soit 80 millions de francs.

Les placers de la Zoltunga, aux confins de la Chine, ont été à plusieurs reprises le théâtre de luttes sanglantes entre Sibériens et Chinois.

L'argent, le plomb, le cuivre, se trouvent surtout dans la zone Altaïque ; l'étain dans la Transbaïkalie, le mercure dans le territoire de Nertchinsk.

Six usines de fonte et de fer sont actuellement en pleine activité ; les recherches faites ont prouvé l'existence de gisements de fer en de nombreux points et annoncé le développement de cette industrie.

Enfin, l'on a trouvé de nombreux gisements de houille ; on n'est point fixé encore sur leur importance.

Il est inutile d'ajouter que cette question de la production minière en Sibérie est à l'ordre du jour depuis la création du grand chemin de fer sibérien. De nombreuses recherches géologiques sont faites à l'heure actuelle pour fixer définitivement le gouvernement russe sur la nature et la valeur des gisements.

AFRIQUE.

La culture du coton à Madagascar. — Dans un récent rapport du gouverneur général de notre possession de Madagascar, nous trouvons, à propos de la culture du coton dans la grande île africaine, des indications que nous croyons devoir reproduire.

M. l'inspecteur, chef du service de l'agriculture, a examiné le parti qu'on pourrait tirer pour l'enseignement, d'un lot de graines d'un cotonnier indigène récolté dans la région d'Antsirabé ; cet examen a montré que, par l'effet des dégénérescences de la culture, depuis de nombreuses années, le cotonnier indigène est actuellement de qualité inférieure. La plupart des grains sont grêles, mal conformés, et, même avec une sélection minutieuse, on ne peut, dans l'état actuel, obtenir que de médiocres résultats.

Il n'est pas douteux cependant, que le coton réussirait parfaitement sur la côte et même en Émyrne. C'est un des rares produits qui pourraient du jour au lendemain, s'écouler facilement sur place, sans préjudice des importantes exportations auxquelles il donnerait lieu. Plus tard, lorsque la création d'un chemin de fer reliant l'intérieur à la côte, aura considérablement réduit les frais de transport, les colons de Madagascar pourront soutenir, sans désavantage, la concurrence des produits similaires d'Amérique ou d'Australie. En attendant, le débouché local sera autrement important que pour les autres produits de culture européenne, blé, vigne, etc., que l'on acclimate actuellement en Émyrne.

D'après M. Dybowski, directeur de l'agriculture en Tunisie, le cotonnier ne réussit que dans les terres riches ; la longueur et la qualité du poil sont en rapport avec la vigueur de la plante, c'est-à-dire avec la composition du sol. A ce point de vue, les terres de l'Émyrne ne lui semblent pas à premier examen très propices ; mais il serait facile de les fumer en développant l'élevage en même temps que la culture du coton. Le troupeau fournirait l'engrais nécessaire et assurerait au planteur une récolte abondante et de bonne qualité.

D'ailleurs, le climat de l'Émyrne, pluvieux et chaud de novembre à avril, est très favorable au développement de la plante, et la saison sèche, de mai à octobre, convient parfaitement à la fructification.

Enfin, les exploitations anciennes ont montré que le coton pousse vigoureusement sur le plateau central et donnerait d'excellents produits à condition de varier les espèces et d'amender les emblavements. Il est probable que l'introduction des cotonnades américaines et anglaises a été la cause de l'abandon presque total de cette culture, car autrefois les indigènes fabriquaient eux-mêmes leurs vêtements.

En résumé, la culture du coton réussira dans toutes les régions de l'île où il pleut suffisamment pendant une partie de l'année, et dans celles où l'irrigation est possible, mais à la condition de n'y employer que des graines de bonne qualité récoltées sur des plants sains, vigoureux et productifs. Les résultats seraient également plus appréciables, en réservant chaque année les meilleures graines pour les employer aux semailles suivantes.

Dans le massif d'Ambre, le coton et l'indigo poussent partout à l'état sauvage. Sur la côte N.-O. on rencontre beaucoup de cotonniers sauvages qui prouvent que le sol est très favorable à cette culture.

AMÉRIQUE.

Les importations de soieries françaises au Canada. — Dernièrement, à l'occasion de la mise en vigueur du nouveau tarif des douanes du *Dominion*, nous avons été amené à signaler l'importance de nos exportations de soieries au Canada, importance mal connue, car en l'absence de ligne directe de navigation entre les deux pays, la presque totalité des expéditions françaises arrivent au Canada par les ports d'Anvers ou de Liverpool et sont inscrits dans les tableaux du commerce du Dominion, sous la rubrique de produits anglais ou allemands.

Le *Bulletin* de la Chambre de Commerce française de Montréal du 15 novembre contient un rapport que cette Compagnie a adressé à Sir Wilfrid Laurier au retour de son voyage en Europe, et qui a précisément pour but d'appeler l'attention du premier Ministre du Canada sur l'importance réelle des échanges commerciaux entre la France et le *Dominion*, tant à l'importation qu'à l'exportation. La Chambre de Commerce de Montréal arrive à cette conclusion que les importations françaises au Canada arrivent au chiffre minimum de 7 à 8 millions de dollars par année, alors que les chiffres de la douane canadienne oscillent depuis vingt ans entre 2 et 3 millions de dollars. Elle fournit les résultats d'une enquête faite par elle auprès des divers agents des maisons françaises sur la dénationalisation de nos produits.

Les lainages français, notamment, fournissent des importations dont les tableaux du commerce canadien ne donnent qu'une idée très imparfaite. Pour les soieries, ces tableaux sont encore plus incomplets, et voici comment s'exprime à leur sujet la Chambre de Commerce de Montréal :

« L'Angleterre, dit-elle, achète ferme à Lyon de grandes quantités de ces articles, et de plus, il y a des maisons françaises de soieries établies à Londres et où se fournit souvent le commerce de gros du Canada. C'est pour ce motif que l'Angleterre est portée, au relevé des douanes canadiennes, pour le chiffre énorme de 1,900,689 dollars, dans lequel les étoffes à robes et en pièces sont inscrites pour 628,264 dollars et les rubans pour 591,000 dollars, tandis que la France ne figure, dans les relevés officiels du Canada, que pour les chiffres de 65,000 dollars (étoffes de robes, soie en pièces), et de 40,000 dollars (rubans). Lorsqu'on connaît

la vogue de Lyon pour les robes de soie et la réputation de Saint-Étienne pour les rubans, nul ne pourra croire à la réalité d'une pareille disproportion.

» Il faut chercher l'explication ailleurs : nous la trouvons dans le mode d'ins-
cription des bureaux de douanes, pour qui il n'est pas aisé de rechercher l'exacte
provenance de chaque produit et qui sont naturellement portés à attribuer à la
marchandise déclarée au Canada, la nationalité du pavillon sous lequel le transport
a été opéré.

» Citons encore les velours de soie, dont nous importons au Canada pour plus
de 100,000 dollars chaque année, alors que la France ne figure au relevé des
douanes que pour 2,000 dollars seulement. La différence est inscrite probablement
comme *marchandises anglaises ou allemandes*, parce que ces velours sont intro-
duits ici, le plus souvent, sous *pavillon anglais ou allemand* (voie d'Anvers).

» Ce qui n'est pas moins saisissant comme indication, c'est l'importation faite
par la colonie française de Saint-Pierre, s'élevant pour la soie torse et soie
coudre, à 10,671 dollars. Évidemment Saint-Pierre ne fabrique pas de soie : ces
marchandises viennent de France ; elles y sont amenées par des navires de pêche,
et de là expédiés au Canada. »

OCÉANIE.

Commerce de l'Australie. — Longtemps les colonies australiennes
sont restées en relations d'affaires, surtout avec l'Angleterre et ses colonies. Depuis
quinze ans, cependant, le commerce de la France, de la Belgique et de l'Allemagne
y a pris un grand développement, grâce surtout à la création de services réguliers
de paquebots qui relient ces différents pays au continent australien. Voici à ce
sujet quelques données en *livres sterling* :

	France.	Allemagne.	Belgique.
1881.....	682.074	305.087	127.957
1889.....	1.001.650	2.157.209	1.534.191
1893.....	3.172.686	2.174.547	2.017.461

Ce commerce se décompose comme suit :

IMPORTATIONS.			
1881.....	342.248	222.672	26.713
1889.....	481.553	1.390.009	205.049
1893.....	800.412	851.167	474.523
EXPORTATIONS.			
1881.....	339.826	82.415	101.244
1889.....	520.067	767.200	1.920.142
1893.....	2.273.274	1.323.380	1.512.938

Le gros article d'exportation est la laine ; on voit que la France doit être devenue
le plus gros acheteur de cet article. En effet, elle achète en 1893 pour 1.873.895 livres
sterling contre 26.915 en 1881. L'Allemagne vient au second rang pour 1.169.825 livres
et la Belgique pour 1.165.035.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116, en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

Dix-Neuvième Année.



Tome Vingt-Neuvième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Procès-verbaux des Assemblées générales :	
Assemblée générale du 20 Mai 1898.....	301
II. Programme des Concours pour 1898.....	311
III. Mouvement financier en l'année 1897.....	315
IV. Eugène GALLOIS. — Une visite à l'île de Java (<i>avec Carte</i>).....	316
V. Géographie historique et ethnographique :	
Auguste DESCAMPS. — Une Ville grecque en France (<i>Phototypies</i>).....	347
VI. Ephémérides de l'année 1897.....	359
VII. Faits et Nouvelles géographiques :	
I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.	
Asie.....	360
Afrique.....	361
II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.	
Europe.....	362
Asie.....	364
III. — Généralités.....	364

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs; Pris du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

**La Société n'est pas responsable des opinions émises par les
Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.**

*Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour
les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires
peuvent disposer.*

*Les lettres concernant la partie financière doivent être
adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint,
44, rue Grande-Chaussée, à Lille.*

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 30 Mai 1898.

Présidence de M. PAUL CREPY, Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Van Hende, Nicolle, Quarré-Reybourbon, Tilmant, Cantineau, le chanoine Pillet, Auguste Crepy, Dr Vermersch prennent place au Bureau.

S'excusent MM. Fernaux-Defrance, Ardaillon, Herland et le général Chanoine.

Le procès-verbal de la précédente Assemblée générale a été publié dans le *Bulletin* de Décembre.

Bureau. — Dans la séance du 15 Janvier 1898, le Comité a procédé à l'élection des Membres du Bureau pour l'année 1898. Ont été nommés :

MM. PAUL CREPY,	Président.
VAN HENDE,	} Vice-Présidents.
NICOLLE,	
MASUREL,	
LEBURQUE.	
MERCHIER,	Secrétaire-Général.
QUARRÉ-REYBOURBON,	Secrétaire-Général-adjoint.
TILMANT,	Secrétaire.
FROMONT,	Trésorier.
FERNAUX-DEFRANCE,	Trésorier-adjoint.
HOUBRON,	Bibliothécaire.
CANTINEAU,	Archiviste.

Adhésions nouvelles. — Depuis le 1^{er} Janvier, le Comité a admis 84 membres nouveaux. La liste en est publiée à la suite de ce procès-verbal.

Conférences. — Le Président est heureux de rappeler les nombreuses Conférences qui ont eu lieu durant les mois précédents :

1897. 27 décembre. M. Haumant. Recensement en Russie en 1897.

1898. 9 janvier. M. Chailley-Bert. La politique coloniale française en 1898.

13 » M. G. de Beugny d'Hagerue. Lacs italiens, Agram, Salzburg, Innsbruck.

23 » M. le chanoine Pillet. Rome antique. Du Capitole au Colysée.

1898. 25 janvier. M. le commandant Leblond. La France dans le Levant et en Égypte.
30 » M. Hauman. Voyage d'une Lilloise du cap Nord à Samarkande.
10 février. M. Guimet. La Chine ancienne et moderne.
24 » M. Lonchamp. Nos colonies perdues : les Indes, le Canada, L'Avenir.
3 mars. M. Mévil. La Guinée française et la Côte d'Ivoire.
6 » M. René Paillot. Voyage au pays des Croisés. Rhodes, Adalia, Famagouste, Damas, Baalbeck, Jaffa, Jérusalem.
15 » M. Lagrillière-Beaucherc. De Lille au Sénégal et au Soudan.
24 » M. l'abbé Rouiet. La colonisation française : ses principales ressources et sa meilleure chance de succès.
14 avril. M. J. Ronjat. Alpinisme et bicyclette.
17 » M. le Dr Carton. Le Bédouin, Scènes de la vie du nomade.
24 » M. Ardaillon. La mer : ses profondeurs, sa vie, ses mouvements.
28 » M^{me} Jeanne de Mayolle. Voyage chez les Indiens du nouveau Mexique.
5 mai. M. Eug. Gallois. En Birmanie. Singapour, Java.
12 » M. Meys. Les montagnes d'Aragon.
15 » Séance solennelle pour célébrer le IV^e Centenaire de Vasco da Gama. M. le Dr Eduardo d'Avellar y fait une Conférence souvent applaudie, sur Dom Vasco da Gama et les navigateurs portugais du XV^e siècle.

Concours. — La Commission des Concours a remanié en partie le programme des années précédentes. Les modifications, adoptées par le Comité, sont indiquées sur le programme pour l'année 1898 qui sera publié dans le prochain *Bulletin*.

Excursions. — Le programme des excursions, adressé à tous les Sociétaires, a été préparé par M. Beaufort et ses collègues de la Commission, avec les mêmes soins que les années précédentes.

Le Président rappelle celles qui ont été faites jusqu'à ce jour :

13-25 février. Paris-Nice. *Organisateurs* : MM. Rollier et Savary.

2 avril. Chocolaterie de M. d'Halluin à Wasquehal ; Usine de l'acétylène Raoul Pictot, à Croix. *Organisateurs* : MM. Herland et Vaillant.

5 mai. St-Omer, Ascenseur des Fontinettes. *Organisateurs* : MM. Cantineau et Vaillant ; avec le précieux concours de M. Gruson, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

8 mai. Bruges-Ostende ; Visite des travaux du port d'Heyst. *Organisateurs* : MM. Van Troostenberghe et Calonne.

12 mai. Halluin. Tuilerie de Pottelberg ; fabrique de chaises de M. Van Heddeghem ; tissage de toiles et coutils de MM. A. Huet et C^e ; fabrique de linge de table de M. Lorient-Dupont ; manufacture d'orgues de M. Anneessens fils ; fabrique de caoutchouc de M. Michel-Jackson. *Organisateurs* : MM. Beaufort et Van Troostenberghe.

15-20 mai. En ce moment même nos collègues, sous la conduite de MM. Thiébaud et Ravet, visitent la vallée du Rhin.

Situation financière. — La Commission des finances a soumis au Comité son

rapport qui a été adopté à l'unanimité ; M. le Trésorier est chargé d'exécuter les résolutions prises par le Comité.

Le tableau des recettes et dépenses, en 1897, figure à la suite de ce procès-verbal.

Bibliothèque. — Sur la proposition de la Commission de la Bibliothèque, le Comité a décidé l'installation de trois nouveaux meubles dans la salle de la Bibliothèque.

Pour les dons et achats, voir à la suite du procès-verbal.

Congrès. — Nos collègues MM. Finot, Tilmant et Quarré-Reybourbon ont fait, au Congrès des Sociétés savantes tenu le mois dernier à la Sorbonne, des communications qui ont été fort appréciées.

Le VII^e Congrès international de navigation aura lieu à Bruxelles du 25 au 30 juillet.

Le dimanche 7 août, commencera à Enghien (Belgique), le Congrès historique et archéologique. MM. Quarré-Reybourbon et Eeckman y représenteront la Société.

Le 12 septembre s'ouvrira à La Haye un Congrès d'histoire. La Société y sera représentée par son Président.

Du 18 au 25 septembre se tiendra à Marseille le XIX^e Congrès national des Sociétés françaises de géographie. M. Merchier veut bien accepter d'y être notre délégué.

Exposition de 1900. — Notre Société prendra part à l'Exposition Universelle de 1900. Le Comité a désigné pour faire partie de la Commission d'organisation : MM. Nicolle, Président ; Fromont, Fernaux-Defrance, Cantineau, Houbbron, Beaufort, Ardaillon, Haumant, Craveri, Raymond Théry. Cette Commission s'est réunie avec celle des finances pour fixer le chiffre maximum qui pourra être affecté aux dépenses occasionnées par ladite Exposition.

Distinctions. — Sont promus :

Grand-Officier de la Légion d'Honneur.

MM. le général Chanoine, Membre de notre Comité d'Études.

Commandeur de la Légion d'Honneur.

Harmand, Ministre de France au Japon, Membre d'Honneur de notre Société.

Officiers de la Légion d'Honneur.

Dubar, Directeur de l'*Écho du Nord*.

Du Bousquet, Ingénieur au Chemin de fer du Nord.

Gauthiot, Secrétaire-Général de la Société de Géographie commerciale de Paris, Membre correspondant de notre Société.

Sont nommés *Chevaliers de la Légion d'Honneur.*

Anatole Cordonnier, Horticulteur à Bailleul.

Lheureux, Inspecteur des Postes et Télégraphes.

Pichon, Directeur de l'Usine Meunier, à Fives-Lille.

Terninck, Président du Tribunal de Commerce de Roubaix.

Auguste Wallaert, ancien Président du Tribunal de Commerce de Lille.

Officiers de l'Instruction publique.

MM. Gastonnet des Fosses, ancien Vice-Président de la Société de Géographie commerciale de Paris, Membre correspondant de notre Société.
Boulanger, ancien Professeur au Conservatoire.
Eugène Debièvre.
Junker (de Roubaix), Membre de notre Comité d'Études.
Dr Olivier, ancien Président de la Commission des Hospices.

Officiers d'Académie.

Fernaux-Defrance, Trésorier-adjoint.
Watteuw (de Tourcoing).
Pierre Mille, Explorateur.

Officier du Mérite agricole.

Adolphe Van den Hedde, Horticulteur.

Chevalier du Mérite agricole.

Émile-Charles Gavelle.

Chevalier de St-Grégoire-le-Grand. — M. Édouard Buisino.

Chevalier de l'ordre du Christ. — M. Alphonse Tys.

Chevalier de l'ordre de Léopold de Belgique. — M. Henri Lesur-Bernard.

Chevalier de l'ordre de la Couronne de Chêne. — M. Ledieu-Dupaix, Consul des Pays-Bas.

Notre Société a décerné une Médaille d'honneur à M^{lle} Lancien (trois fois lauréate de nos Concours) pour son magnifique et périlleux voyage du cap Nord à Samarkande.

Nécrologie. — M. Bollaert-Tilloy, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Agent général des Mines de Lens. Nos excursionnistes savent avec quelle urbanité M. Bollaert les accueillait chaque fois qu'ils venaient visiter les Mines de Lens.

M. Adolphe Wagret à Escaupont, Vice-Président de la Société de Géographie de Valenciennes. Avait, à plusieurs reprises, autorisé nos collègues à visiter ses importantes verreries.

M. Henri Bouthillier de Beaumont, fondateur et Président de la Société de Géographie de Genève.

M. Adrien Gand, ancien Magistrat, Professeur à la Faculté libre de Droit.

M. Julien Le Blan, Président de la Chambre de Commerce, ancien Président du Tribunal de Commerce.

M. Charles Rogez, Conseiller général du Nord.

M. Adrien Oudin, du C. A. F., qui fit une si remarquable Conférence sur « les Alpes du Tyrol ».

M. Chon, le sympathique Professeur d'histoire et de géographie, pendant plus de 40 ans, aux Collège et Lycée de Lille. Il avait applaudi à la création de notre Société, à laquelle il s'intéressait tout particulièrement; il y retrouvait beaucoup de ses anciens élèves qui tous conservaient de lui le meilleur souvenir.

Le capitaine portugais Roberto Ivens qui, avec Brito Capello, avait traversé l'Afrique de Mossamédés à Quilimane.

Électricité. — Le Président adresse des remerciements à M. Godin qui a surveillé avec le plus grand soin l'installation de l'éclairage électrique et qui veut bien, à l'occasion, prêter son concours dans la manipulation de la nouvelle lanterne à l'électricité pour les projections.

Topographie. — MM. le Lieutenant Lemayeur et le Sous-Lieutenant Debord ont été autorisés par le Général commandant en chef le 1^{er} corps d'armée et par le Colonel Guelle commandant le 43^e de ligne, à faire un cours de topographie comprenant quatre leçons théoriques et quatre leçons sur le terrain. Ce cours a été ouvert le 21 avril par M. Van Hende, Vice-Président.

Traversée de Paris. — Le Comité, après examen de documents présentés par M. le Vice-Président Nicolle sur « les inconvénients qui résultent du manque de raccordements des grandes lignes de chemins de fer dans Paris », s'est associé aux Conseils généraux et aux Chambres de Commerce, aux Députés et aux Sénateurs qui ont signé des pétitions pour obtenir ces raccordements.

Oran. — La Société de Géographie d'Oran a notifié que le 16 avril elle célébrait le 20^e anniversaire de sa fondation.

Communication. — M. Quarré-Reybourbon donne lecture d'un travail bien documenté sur « les Musées et Monuments de Londres au commencement du siècle dernier ».

Des applaudissements chaleureux remercient notre infatigable collègue de sa très intéressante communication.

Séance levée à neuf heures quarante-cinq.

MEMBRES ADMIS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 27 DÉCEMBRE 1897 :

N^{os} d'ins-
cription.

3222. LA CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUBAIX.

Présentée par MM. *Julien Lagache* et *O. Leburque*.

MM.

3223. DEMAN, libraire, 60, rue Esquermoise.

Présenté par MM. *Rollier* et *H. Beaufort*.

3224. BRASSEUR (M^{me} Jeanne), propriétaire, 324, rue Nationale.

Pannier et *Rombaut*.

3225. ROGEAU (Henri), fabricant de toiles, 17, rue de Lille, Armentières.

Trannin et *Merchier*.

3226. JOUNIAUX (Alcide), préparateur à la Faculté des Sciences de Lille.

Merchier et *Willm*.

3227. TESTELIN, fondeur en cuivre, rue des Bouchers.

O. Godin et *Decroix*.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

3228. DUPONT-DAUBRESSE, brasseur à Carvin.
Thiry et Rouzé.
3229. LAVAURS, directeur de la Comp. des Mines de Courrières, à Billy-Montigny.
Thiry et Rouzé.
3230. VALDELIÈVRE (M^{me} Paul), 6, square Jussieu.
M^{me} Alfred Delesalle et M. Alfred Valdelièvre.
3231. THIEULEUX-BROUX (Émile), propriétaire, 51, rue Blanchemaille, Roubaix.
P. Destombes et F. Didry.
3232. FERRÉ, ✱, colonel du 19^e chasseurs, 30, rue d'Angleterre.
Général Avon et Paul Crepy.
3233. DUPONT (Louis), industriel, 46, rue de Turenne.
Alfred et Julien Thiriez.
3234. FOCKEDEY, négociant, 15, square Rameau.
Nicollé-Verstraete et Philippe.
3235. RIVIÈRE (Charles), pharmacien, 276, rue Pierre-Légrand.
Fache et Dr Vermersch.
3236. ÉVRARD (Lucien), pharmacien, 103, rue Barthélémy-Delespaul.
Decramer et Dr Vermersch.
3237. BAËLDE (Dr), 43, boulevard de la Liberté.
Tilmant et Fernaux.
3238. VANDENBOSCH (Jean), filateur, Wambrechies.
Tilmant et G. Halles.
3239. DUCOULOMBIER (Henri), 65, boulevard de la République, Roubaix.
Balcaen et Seynave-Dubocage.
3240. DEWAEGHENAERE (Oscar), marchand tailleur, rue de la Gare, Roubaix.
Leburque et Demilly.
3241. ROMBAUD (Gustave), avoué, 29 bis, rue de la Barre.
Pannier et Fernaux.
3242. DUMONT (Henry), élève à l'École sup. de Commerce, 43, rue de Bourgogne.
Trannin et Merchier.
3243. PAQUET (F.), rentier, 43, rue de Bourgogne.
Quarré-Reybourbon et Fernaux.
3244. HAZEBROUCK-PIAT (M^{me}), rentière, 167, rue du Collège, Roubaix.
Godin et Ed. Cateaux.
3245. GUYOT (Alfred), industriel, 207, rue du Faubourg-de-Roubaix.
Godin et Decroix.
3246. PELLÉ, ingénieur de la navigation, 50, rue Jean-Sans-Peur.
La Rivière et Paul Crepy.
3247. ALLÈGRE (M^{me}), 4, boulevard Vauban.
Paul Crepy et Ed. Longhaye.
3248. POREY (colonel), ✱, directeur du génie au fort St-Sauveur.
Colonel Penel et Paul Crepy.
3249. HARLÉE, voyageur de commerce, 30, rue d'Artois.
Dernoncourt et H. Beaufort.
3250. MIQUET-POTTIER, négociant, 33, rue des Arts.
Dernoncourt et H. Beaufort.
3251. BRULIN (Henri), ag. de la Cie d. M. de Vicoigne et Nœux, 20, r. Jean-St-Peur.
Lecocq et Bernard.
3252. DANNA (Georges), négociant, 61, rue Princesse.
Decamer et H. Beaufort.

^{n° d'ins-}
^{cription.} MM.

- SUIN (Désiré), négociant, 153, rue Nationale, Tourcoing.
Th. Suin et H. Beaufort.
3254. LECOINTE DES ISLES, propriétaire, 44, rue d'Artois.
De Jaeghère et Van Troostenbergh.
3255. CLAEYMAN, peintre, 51, rue Négrier.
David et M^{me} Hachet.
3256. VERSCHOORE (Henri), peintre, 18, rue de Fives.
Morelle-Blondeaux et Ketelair.
3257. HUYGE (Eugène), 11 bis, rue du Marché-aux-Fromages.
Ketelair et Morelle-Blondeaux.
3258. DECROIX, pharmacien, 45, rue d'Esquermes.
D^r Vermersch et Merchier.
3259. DECOSTER-HUET, juge au Tribunal de Commerce, 22, rue Basse.
G. Decoster et Nicolle-Verstraete.
3260. KELLER (Victor), adjoint principal du génie, 1, place St-André.
M^{me} Boucquoy et M. Butin.
3261. REMY (C.), propriétaire, 18, rue Négrier.
Nicolle-Verstraete et Decoster.
3262. DUBOIS (M^{me} veuve), propriétaire, 90, rue Brûle-Maison.
Decramer et D^r Vermersch.
3263. VALIN (Georges), bandagiste-orthopédiste, 36, rue Esquermoise.
Decramer et D^r Vermersch.
3264. PIAT-AGACHE, fabricant, 28, place de la Liberté, Roubaix.
Leburque et Diligent.
3266. DEWITTE (Georges), négociant, 98, rue Inkermann, Roubaix.
Leburque et Craveri.
3267. HANNOTE-DEMANNE (M^{me}), propriétaire, 5, boulevard de Cambrai, Roubaix.
Seyard et Didry.
3268. BERNARD (Carlos), négociant, 14, rue du Sud, Dunkerque.
E. Nicolle et L. Nicolle.
3269. HEYMEN, 60, boulevard de la Liberté.
Rigaux et Van Troostenbergh.
3270. ARTAUD (Charles), représentant, 76, rue Jacquemars-Giélée.
O. Godin et Huyge.
3271. DEBLOCK (Albert), pharmacien, 178, rue de l'Épeule, Roubaix.
Didry et Thieuleux.
3272. SIX (Henri), négociant, 52, rue de la Grando-Chaussée.
Lachamp et Hache.
3273. TRINQUET (Henri), Conseiller de Préfecture, 43, rue Gantois.
Fauveau et Demilly.
3274. HUMBERT (M^{me} Émile), 56, boulevard de la Liberté.
Humbert-Delobel et Fernaux.
3275. HENNART (le D^r), 56, rue d'Angleterre.
D^r Vermersch et Decramer.
3276. MARSY (Alexandre), cultivateur, Laventie.
A. Lecocq et Lefranc.
3277. MARSY (Paul), propriétaire, La Gorgue (Nord).
A. Lecocq et Lefranc.
3278. ROUGÉE, fabricant, 90, boulevard de la Liberté.
Godin et Testelin.

- | N ^{os} d'ins-
cription. | MM. |
|-------------------------------------|--|
| 3279. | BOUDIGNÉ (Jules), propriétaire, 141, rue Solférino.
<i>Fernaux et Beaufort.</i> |
| 3280. | BARREAU (M ^{me}), 30, rue de Thionville.
<i>Lesur et Maurice Bernard.</i> |
| 3281. | PRUVOST (Emmanuel), étudiant, 15, rue Boileux.
<i>D^r Vermersch et A. Barbaut.</i> |
| 3282. | BRUGE (Louis), négociant, Carvin.
<i>Savary et H. Beaufort.</i> |
| 3283. | LEBLANC (Louis), receveur des douanes en retraite, 81, rue de Turenne.
<i>H. Beaufort et Lemerle.</i> |
| 3284. | PAILLLOT, agrégé à la Faculté des Sciences, 28, rue Masséna.
<i>Paul Crepy et D^r Vermersch.</i> |
| 3285. | LOUVET, instituteur, 53, rue Bernos.
<i>Tilmant et Pajot.</i> |
| 3286. | CHARRUEY (M ^{me} veuve), 4, rue André.
<i>H. Pajot et G. Deleplanque.</i> |
| 3287. | BRUNSWIG, chemisier, 66, rue Nationale.
<i>Beaufort et Ravet.</i> |
| 3288. | DRUON, instituteur, 7, rue des Processions.
<i>Duquesne et Tilmant.</i> |
| 3289. | VAN PETEGHEM (D ^r), 66, rue Colbert.
<i>Godin et J.-B. Cordonnier.</i> |
| 3290. | BAUDET fils, élève à l'École supérieure de Commerce, St-Amand.
<i>Trannin et Merchier.</i> |
| 3291. | VAN PETEGHEM (D ^r), 116, boulevard Vauban.
<i>Beaufort et D^r Vermersch.</i> |
| 3292. | BUNS, huissier, 22, rue Pellart, Roubaix,
<i>Rattel et Wille.</i> |
| 3293. | LEHEMBRE-LERUSTE (Henri), fabric., 22, rue du Vieux-Marché-aux-Poulets.
<i>Fernaux et R. Thiebaut.</i> |
| 3294. | DRUEZ-NOEL (M ^{me} veuve), 53, rue St-Étienne.
<i>Cannissid et Pauris.</i> |
| 3295. | WATERLOT-LAMBELIN (Henri), propriétaire, 9, place de Tourcoing.
<i>Beaufort et Maurois.</i> |
| 3296. | L'HOST (Oranie), entrepreneur, 9, rue des Jardins-Caulier.
<i>Rollier et Beaufort.</i> |
| 3297. | DESIGNES (Louis), fabricant, 39, rue du Tilleul, Tourcoing.
<i>Théry et Petit.</i> |
| 3298. | JACQUART VAN ESLANDE (Paul), filateur, rue Winoc-Chocqueel, Tourcoing.
<i>Théry et Petit.</i> |
| 3299. | DUFOUR (Hector), rentier, 35, rue Esquermoise.
<i>Edm. Leclair et Van Troostenbergh.</i> |
| 3300. | DYER (Joseph), ingénieur, 34, rue de Flandre, Gand.
<i>G. Decoster et E. Nicolle.</i> |
| 3301. | TITREN (Théophile), vice-pr. du Bur. de Bienfaisance, 24, pl. Cormontaigne.
<i>Il. Beaufort et Bernard-Ducrocq.</i> |
| 3302. | CHOLLET (l'abbé), 3, rue d'Isly.
<i>le Chanoine Pillet et Paul Crepy.</i> |
| 3303. | MOUREAU (l'abbé), 15, rue Charles de Muyssaert.
<i>le Chanoine Pillet et Paul Crepy.</i> |

^{N^o} d'ins-
cription. MM.

3304. BOURGEAT (l'abbé), 15, rue Charles de Muyssaert.
le Chanoine Pillet et Delahodde.
3305. FIGACHE, chef du bureau de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,
21, rue du Marché-aux-Bêtes.
Gruson et Fernaux.
3306. GUELTON, architecte, 2, boulevard des Écoles.
Meyer et Dubrulle.

LIVRES, CARTES ET PHOTOGRAPHIES
REÇUS OU ACHETÉS POUR LA BIBLIOTHÈQUE DEPUIS DÉCEMBRE 1897 :

1^o DONNS.

2021. Carte de la boucle du Niger (2 feuilles) et l'index alphabétique qui l'accompagne. — Don du Ministère des Colonies.
2022. La Haute-Asie (1800-1805), 1^{re} partie. J.-L. Dubreuil de Rhins. — Don du Ministère de l'Instruction publique.
2023. Twenty third Annual report of the Minister of State for education. 1895, Tokio. — Don du Ministère de l'Instruction publique.
2025. Dix-huit jours sur les bords de la Loire et en Bretagne. — Don de M. Paquet.
2026. En Transcaspie, par Alexandre Bouteau. Paris, Ernest Leroux, 1897. — Don de l'auteur.
2032. Un aventurier au Siam au XVII^e siècle, par Meulemans. Paris, 1897. — Don de l'auteur.
2033. Los Querandies (contribution à l'étude de l'ethnographie argentine, par Félix Outes). Buenos-Aires, 1897. — Don de l'auteur.
2034. Sur mer et sur terre, par l'abbé Sagary. Paris, Petit Henry. — Don de M^{lle} Blondeau.
2036. Mission au Sénégal et au Soudan, par M. Lagrillière-Beauclerc. Taillandier, éditeur. — Don de l'éditeur.
2055. A complete description of the Island of Grand Canary (Miriam's illustrated guides). Sens, 1897. — Don de M^{lle} Guyot-Tarbé.
2056. Ruines et antiquités javanaises, par M. E. Gallois. Paris, 1897. — Don de l'auteur.
2057. Lot de cartes sur plusieurs rios et ports des colonies portugaises d'Afrique offert par la Société de Géographie de Lisbonne.
- 1^o Costa occidentale d'Africa, province de Guinée (Rio Mansoa) ;
 - 2^o Plano do porto e cidade de Dilly ;
 - 3^o Provincia de Moçambique (Rio Limpopo) ;
 - 4^o Provincia da Guinée (entre o Rio Tombali et o Cacine) ;
 - 5^o Costal occidental d'Africa (Rio Geba) ;
 - 6^o Id. (Rio Corubal) ;
 - 7^o Id. (Rio Mansoa) ;
 - 8^o Id. (Rio Cacheu) ;
 - 9^o Quelimane Sofala,
 - 10^o Zumbo. Tête,
 - 11^o Barra de Angoche,
- } Côte occidentale d'Afrique.

2058. No Oriente de Napoles a China, par Ad. Loureiro, 2 vol. — Don de la Société de Géographie de Lisbonne.
2059. Religioes de Lusitania, par J. de Vasconcelles, 1^{er} vol. — Id.
2060. Como se perdeu Ormuz, par Luciano Cordeiro. — Id.
2061. Vasco da Gama et a Vidigueira, par A. Teixeira de Aragoa. — Id.
2062. Chronica des Reis de Bisnaga, par David Lopes. — Id.
2063. Vida do Abba Daniel, par Lazarus Goldschmidt. — Id.
2064. Textos em Aljamia portuguesa, par David Lopes. — Id.
2065. Dai Nippon, par Wenceslau de Moraes. — Id.
2066. A Viagem da india, par Fernandes Costa. — Id.
2067. Hymno do Centenario da india, par Fernandes Costa. — Id.
2068. Dos Feitos de Christoram da Gama, par Miguel de Castanhoso. — Don de la Société de Géographie de Lisbonne.
2069. O Centenario no estrangeiro, par Magalhaes Lima. — Id.
2070. Programme général des fêtes du Centenaire de Vasco de Gama, dressé suivant l'arrêté ministériel du 2 avril 1897. — Id.
2071. Sur l'extension du système décimal au jour et au cercle entiers, par M. J. de Rey-Pailhade. — Don de l'auteur.
2073. Guide du touriste dans le Briançonnais (itinéraires illustrés Miriam). Sens, 1898. — Don de M^{lle} Guyot-Tarbé.
2075. Paysages et paysans, par Marcel Charlot. Paris, Tallandier, 1897. — Don de M. Tallandier.
2076. Prospectus d'ouvrages anciens et modernes sur Vasco de Gama. — Envoi de M. Kühn, libraire à Berlin.

2^e ACHATS.

2024. Les phosphates tunisiens, par Eusèbe Vassel. Paris, Challamel, 1897.
2028. L'Année cartographique, 7^e supplément à l'Atlas de Schrader. Paris, Hachette, 1897.
2029. Du Tonkin aux Indes, par le Prince Henri d'Orléans. Paris, Calmann Lévy, 1898.
2030. Un Parisien à Madagascar, par E. Grosclaude. Paris, Hachette, 1898.
2031. Lexique géographique, par Levasseur, Barbier et Anthoine. Paris et Nancy. Berger-Levrault, 1897. 18 fascicules.
2035. Voyage en France, par Ardouin-Dumazet, 13^e et 14^e séries. Paris, Berger-Levrault.
- 2036 bis. Mission au Sénégal et au Soudan, par M. Lagrillière-Beauclerc. Taillandier, éditeur.
2037. Baedeker. Italie centrale. 1897.
2038. Baedeker. Belgique et Hollande. 1897.
2039. Baedeker. Le Sud-Est de la France. 1897.
2040. Baedeker. Le Sud-Ouest de la France. 1897.
2041. La Galilée, par Pierre Loti. Paris, Calmann Lévy, 1896.
2042. Le Désert, par Pierre Loti. Paris, Calmann Lévy, 1896.
2043. Jérusalem, par Pierre Loti. Paris, Calmann Lévy, 1896.
2044. Dans l'Inde, par A. Chevrillon. Paris, Hachette, 1898.
2045. Souvenirs de Bourgogne, par Émile Montegut. Hachette, 1887.
2046. En Bourbonnais et en Forez, par Émile Montegut. Hachette, 1838.

2047. La Corée indépendante, russe ou japonaise, par Villetard de la Guérie Hachette, 1898.
2048. Voyage aux Pyrénées, de Taine. Hachette, 1897.
2048 bis. Un été dans le Sahara, de Fromentin. Paris, Plon, 1896.
2049. Sicile, par René Bazin. Paris, Calmann Lévy, 1897.
2050. Terre d'Espagne, par René Bazin. Paris, Calmann Lévy, 1896.
2051. La Hollande, par Edmondo de Amicis. Hachette, 1894.
2052. L'Espagne, par Edmondo de Amicis. Hachette, 1894.
2053. Tro-Breiz (Tour de Bretagne), par Clouard et Brault. Paris, Fischbacher, 1892.
2054. Le Mont Blanc, par Charles Durier. Paris, Fischbacher, 1897.
2072. Le Folk-lore wallon, par J. Monseur. Bruxelles, Rogez, 1897.
2074. La Bretagne, par Jules Janin. Paris, Bourdin, 1862. In-4°.
2074 bis. Les premières civilisations, par Gustave Lebon. Marpon et Flammarion, 1889. In-4°.
2077. Voyage en France, 15^e série, par Ardouin-Dumazet. Paris, Berger-Levrault, 1898.
2078. La Terre, par Élisée Reclus, 2 volumes. Hachette, 1899.
2079. Espagne et Portugal. Guide Joanne. Hachette, 1898.
2080. Les îles normandes, par Robinet de Cléry. Ollendorf, 1898.
2081. La frontière linguistique en Belgique et dans le Nord de la France, par Godefroid Kurth, professeur à l'Université de Liège. Tome II. Bruxelles, 1898.
-

PROGRAMME DES CONCOURS POUR 1898

SECTION SUPÉRIEURE.

1^{re} Série. — GÉOGRAPHIE MILITAIRE.

(Les questions seront posées par des Officiers, membres de la Société).
Étude détaillée de l'Europe et de la France.

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE.

2^e Série, réservée aux Employés du Commerce et de l'Industrie.

Les États de l'Amérique du Sud, leurs facultés productives, importations, exportations, routes et transports ; moyens de développer leurs relations commerciales avec la France.

NOTA. — **Prix d'Audiffret.** — Un prix spécial sera attribué à l'auteur du meilleur travail sur le pays d'Europe, qui lui paraîtra offrir le plus de facilités et

le plus d'avantages pour la création ou le développement des rapports commerciaux et industriels avec le Nord de la France.

Ce travail, fait librement et à domicile, devra être remis avant le 1^{er} Décembre de l'année 1898.

3^e Série, réservée aux Éléves de l'École supérieure de Commerce.

Géographie économique des cinq parties du Monde.

Le **Prix Desroches** consistant en un voyage de dix jours dans la région des Causses, sera attribué au 1^{er} lauréat de ce concours.

NOTA. — I. — Les frais de nourriture et de logement restent à la charge du lauréat, sauf dans les établissements qui dépendent directement de la Société la *France pittoresque*.

II. — Les questions des Concours des 2^e et 3^e séries seront posées par des négociants, membres du Comité d'Études. Ces Concours doivent être envisagés spécialement au point de vue commercial, la géographie physique ne devant être traitée que subsidiairement.

ENSEIGNEMENT SECONDAIRE.

Nul ne peut se faire inscrire en cette section s'il ne justifie de la qualité d'élève d'un établissement d'enseignement *secondaire* public ou privé. — Exception faite pour les éducations particulières.

GARÇONS.

1^{re} Série. (Limite d'âge, 17 ans au 1^{er} octobre de l'année du Concours).

L'Europe moins la France.

2^e Série. (Limite d'âge, 16 ans au 1^{er} octobre de l'année du Concours).

L'Asie, l'Afrique, l'Océanie.

FILLES.

1^{re} Série. (Limite d'âge, 14 ans au 1^{er} octobre de l'année du Concours).

L'Europe, moins la France, l'Asie.

2^e Série. (Limite d'âge, 13 ans au 1^{er} octobre de l'année du Concours).

L'Afrique, l'Océanie et les deux Amériques.

ENSEIGNEMENT PRIMAIRE.

PROGRAMME COMMUN AUX GARÇONS ET AUX FILLES.

Les éducations particulières peuvent se faire inscrire dans cet ordre d'enseignement d'où sont exclus les élèves de l'enseignement secondaire. Les chefs d'établissements doivent faire inscrire leurs élèves dans la catégorie dont ils suivent les cours : Enseignement supérieur ou élémentaire.

ENSEIGNEMENT PRIMAIRE SUPÉRIEUR.

Nul ne peut se faire inscrire dans cette section s'il a moins de 13 ans au 1^{er} octobre de l'année du Concours, ou plus de 18 ans au 1^{er} octobre de la même année.

On ne peut se faire inscrire dans deux séries à la fois.

1^{re} Série.

Géographie physique et économique de l'Asie et de l'Archipel Malais.

Géographie physique, politique et économique de l'Europe, moins la France.

2^e Série.

Géographie de l'Océanie (moins l'Archipel Malais), de l'Amérique et de l'Afrique.

— Explorations. — Notions de géographie économique.

ENSEIGNEMENT PRIMAIRE ÉLÉMENTAIRE.

1^{re} Série. (Limite d'âge, 14 ans au 1^{er} octobre de l'année du Concours).

Géographie physique et politique de l'Europe, moins la France.

2^e Série. (Limite d'âge, 12 ans au 1^{er} octobre de l'année du Concours).

La France.

Le département du Nord.

CORRECTION.

La correction des copies dans la section supérieure sera faite pour le Concours de géographie militaire par le comité d'officiers — pour la section commerciale par le comité de négociants.

Pour l'enseignement secondaire, la correction sera faite par des Professeurs de Faculté, membres de la Société.

Quant aux concours d'enseignement primaire supérieur et élémentaire, la correc-

tion des copies est confiée aux soins de M. Merchier, Secrétaire-Général, qui pourra prendre des collaborateurs parmi les Instituteurs faisant partie de la Société.

Le Président de la Société, celui de la Commission des Concours et les Secrétaires-Généraux font, de droit, partie de toutes les Commissions de correction.

Demandes d'admission au Concours:

Le même établissement ne peut présenter plus de dix candidats par série.

Les Élèves devront se faire inscrire, avant le 7 Juillet :

A Lille, au Siège de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116 ;

A Roubaix, chez M. O. Leburque, Vice-Président, rue de la Gare ;

A Tourcoing, chez M. François Masurel Père, Vice-Président, ou chez M. J. Petit-Leduc, Secrétaire, rue Nationale, 78.

La demande d'inscription devra contenir :

1° L'extrait de naissance sur papier libre ;

2° L'indication de l'établissement dont l'élève suit les cours, et, pour ceux recevant l'instruction dans leur famille, l'adresse de leurs Parents ;

3° La série dans laquelle l'élève désire concourir.

Toute demande d'inscription qui ne renfermerait pas ces renseignements, sera considérée comme nulle et non avenue.

Les impétrants qui, par suite de déclarations fausses ou incomplètes, seraient éliminés du Concours, recevront avis de la décision prise à leur égard par le Comité d'Études.

On peut se faire inscrire par demande affranchie.

Les Concours de 1898 auront lieu le 28 Juillet.

PRIX ET RÉCOMPENSES.

Les Prix et Récompenses consisteront en Volumes, Atlas, Cartes, Médailles, Bourses de voyage, Diplômes, etc.

1° Prix offerts par M. Paul Crepy.....	300 fr.
2° — — M. François Masurel Père.....	200
3° — — M. Nicolle-Verstraete.....	100
4° — — M. Oscar Leburque.....	100
5° Médailles offertes par M ^{me} Parnot, aux Jeunes Filles.....	100
6° Prix offerts par M. Léonard Danel, à plusieurs Jeunes Gens Lauréats, consistant en un voyage dans une des villes ou l'un des ports de la région du Nord..	200

Le Secrétaire-Général,
A. MERCHIER.

Le Président de la Société,
PAUL CREPY.

MOUVEMENT FINANCIER EN L'ANNÉE 1897.

RECETTES.		DÉPENSES.	
fr.	c.	fr.	c.
En caisse le 1 ^{er} Janvier 1897 :			
Chez le Trésorier	3.284 50	Conférences à Lille.....	1.397 95
Chez MM. Verley-Decroix et C ^{ie}	5.175 75	D ^o Roubaix.....	1.485 »
		D ^o Tourcoing.....	511 35
Cotisations perçues en 1897.....	27.268 »	Concours : Prix et récompenses.....	502 35
Vers. de M. Félix Coquelle (Membre fond ^r)	300 »	Frais d'impression des bulletins, etc.....	12.739 95
» » Eug. Gallois	300 »	Bibliothèque: Achats de Livres et entretien.....	875 45
Reçu de la Société de Valenciennes pour abonnement		D ^o de Clichés	200 45
à notre bulletin.....	1.500 »	D ^o Abonnement à diverses publi-	1.342 90
Reliquat des excursions en 1897.....	597 05	cations	168 60
Subvention du Conseil Général.....	400 »	Appointements et frais de bureau.....	2.000 35
D ^o de la Chambre de Commerce.....	300 »	Frais de recettes	238 20
Prix offerts pour les concours de 1897, par :		Loyer, Contributions, Assurance	2.057 55
M. Paul Crepy.....	300 »	Versement à la caisse de réserve (membres	
M. Léonard Danel.....	200 »	fondateurs).....	600 »
M. François Masurel Père.....	200 »	D ^o de d ^o conformé-	1.446 »
M. Oscar Leburque.....	100 »	ment à l'article IX des statuts.....	846 »
M ^{me} Delattre-Parnot.....	100 »		
Intérêt chez MM. Verley-Decroix et C ^{ie} au 31 dé-		En caisse au 31 Décembre 1897 :	
cembre 1897	335 80	Chez le Trésorier	2.896 50
		Chez MM. Verley-Decroix et C ^{ie}	12.151 »
	40.359 10		40.359 10

UNE VISITE A L'ILE DE JAVA

HIVER 1896-97

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille, le 5 Mai 1898,

PAR EUGÈNE GALLOIS,

Membre des Sociétés de Géographie de Lille et de Paris.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Aperçus divers :

Historique, Géographique, Ethnographique, etc.

Une des plus belles colonies que puisse posséder un État européen dans l'Extrême-Orient est sans contredit le groupe important des îles de la Sonde. Ce nom, donné par des marins, provient évidemment de ce que, dans leurs parages, on n'osait naviguer qu'avec prudence et souvent à la « sonde » pour se rendre compte des fonds fort variables. Cet état de choses tient, comme on le verra plus loin, à leur formation géologique et aux perturbations ou plutôt aux remaniements apportés à leur structure par les soulèvements et abaissements du sol, provoqués eux-mêmes directement ou indirectement par les travaux volcaniques. Elles font partie de l'Océanie, quoique, par leur situation géographique, elles se rattachent directement à l'Asie par la presqu'île de l'Indo-Chine, dont elles ont été détachées, ayant dû appartenir probablement autrefois à ce continent. Le peu de profondeur de la mer et des détroits séparant les îles qui font comme une chaîne les reliant à l'Asie en sont la preuve.

Depuis trois siècles les Hollandais se sont installés dans ces régions, dont ils ont fait leurs plus belles possessions, et, parmi ces îles, brille au premier rang, Java, le plus riche joyau de leur couronne coloniale. Sa réputation de richesse, du reste, n'est plus à faire, et sa fécondité est

proverbiale. Cette dernière est due en grande partie à la désagrégation des produits volcaniques, riches surtout en sels de sodium et de calcium. Son aspect est tel enfin qu'on pourrait presque l'appeler un Paradis terrestre.

Bien qu'elle ne soit que la quatrième de ce groupe d'îles, le plus important du globe, comme l'on sait, elle tient le premier rang et à elle seule elle compte les deux tiers de la population totale. Depuis des siècles elle a dépassé ses sœurs, y compris la vaste Sumatra, beaucoup plus importante qu'elle et placée plus près sur la grande route maritime.

Les Javanais sont composés d'éléments divers, comme on le verra plus loin, et, manquant de cohésion pour résister aux invasions, devaient être facilement subjugués. De plus ils sont d'un naturel doux et peu guerrier. Les premiers envahisseurs furent les Hindous qui tentèrent de les convertir aux Brahmanisme et Bouddhisme, et virent du reste leurs efforts couronnés de succès, ainsi que le prouvent les ruines importantes qui subsistent encore dans l'intérieur de l'île. Avec les siècles, ce culte s'est un peu modifié et a du reste été en partie supplanté par la religion de Mahomet qui compte de nombreux adeptes. En effet, des royaumes s'étaient constitués à l'époque hindoue, et étaient florissants, s'il faut en croire certaines ruines de palais et monuments, quand, vers la fin du XV^e siècle, les Musulmans se jetèrent sur ces riches contrées, cherchant à imposer leur religion à ces paisibles indigènes ; mais à leur tour ils furent supplantés.

C'est alors qu'apparaissent les Européens. Les Portugais installèrent des comptoirs qui attirèrent l'attention des Hollandais. Ces derniers aussi débarquèrent dans l'île et fondèrent leur premier établissement à Bantam en 1596 au nord de l'île sur une baie obstruée de bancs de vase, qui fut bien vite abandonnée et supplantée par la petite ville de Serang, choisie comme chef-lieu de la résidence. Plus tard elle fut remplacée par Jakatra appelée Batavia par les Hollandais, qui en 1619 fondaient le fort autour de laquelle s'est développée la ville. Et bientôt, étendant rapidement leur action, ils occupaient l'île, dont on ne saurait les déloger aujourd'hui.

Notre drapeau y avait fait une courte apparition, paraît-il, mais les Anglais avaient un instant cherché à leur disputer cette belle colonie, qu'ils abandonnèrent définitivement à la suite d'une convention passée entre les deux nations, aux termes de laquelle les Hollandais, en échange, évacuaient les points qu'ils occupaient sur la côte asiatique.

L'île de Java, qui présente une forme longue, légèrement déprimée vers le milieu, s'étendant dans une direction nord-ouest sud-est, mesure un millier de kilomètres sur sa grande longueur, soit à peu près la distance de Paris à Vienne, sur une largeur variant entre 200 et même 100 kilomètres à peine par endroits. Elle offre un développement de côtes de 3.530 kilomètres. Son altitude est fort variable suivant les régions, comme on le verra plus loin.

Java est aujourd'hui complètement connue ; elle a été étudiée à tous les points de vue, et l'on a déjà beaucoup écrit, des savants hollandais plus spécialement, sur tous les sujets, concernant sa formation géologique, sa flore, sa faune, son ethnographie et son histoire. Au point de vue du relief lui-même, il y a plus de dix ans que la triangulation a été faite. Les volcans ont été étudiés et repérés ; on a fait toutes espèces d'observations sur leur travail qui intéresse l'île et ses habitants à un si haut degré. Ils sont comme les calorifères de cette magnifique serre chaude où tout pousse à souhait. On en compte près d'une centaine, au moins 90, dont 45 présentent des traces plus ou moins intéressantes d'une activité latente. Ils seront décrits au fur et à mesure que nous les rencontrerons sur notre route. Par leur forme conique pyramidale, ils paraissent plus élevés que les montagnes de Sumatra, et présentent cette particularité, c'est que souvent ils s'élèvent isolés au milieu de la plaine avec une base énorme.

Nous n'insisterons pas sur la formation géologique de l'île, dûe en grande partie aux coulées des volcans, qui ont fini ainsi par se relier entre eux. C'est la partie nord qui est la plus élevée d'une façon suivie au-dessus de la mer. C'est là aussi que se trouve cette belle contrée que l'on pourrait appeler la Suisse javanaise. Le tour de l'île présente de nombreuses grèves et des bancs de corail, aussi ses abords sont-ils mal commodes, ses côtes n'offrant de plus, pour ainsi dire, pas d'autres abris que des rades plus ou moins sûres. C'est ainsi qu'il a fallu créer un port auprès de Batavia, comme on le verra plus loin.

Au point de vue hydrographique, il faut noter le rôle considérable joué par les rivières dans la formation du sol. Ce sont elles qui ont, en effet, remanié, dilué, trituré les déjections, débris de toutes sortes rejetés par les volcans ; elles les ont épandus dans les vallées, les ont portés jusqu'à la mer, créant des terres d'alluvion, allongant les Delta. Elles ont ainsi complété l'œuvre des volcans et ont créé en quelque sorte l'île, l'agrandissant chaque jour. Ces rivières

portent ici le nom de « tji » en soendanaï et de « kali » en javanais. Les plus importantes relativement sont au nord de l'île. Nombreuses, elles arrosent de vastes plaines, mais sont peu navigables ; parmi elles, le Tarœm (1) dans la province dite des « Préanger » descend du plateau de Bandoeng, atteignant la mer, sur laquelle il empiète d'environ 7 mètres par an, après un parcours de 240 kilomètres. Un autre cours d'eau d'une certaine importance est le Manoek, mais le plus grand de tous c'est le Solo, qui prend sa source dans le massif des Mille Montagnes et vient se jeter à la mer au-dessus de Soerabaja après un parcours d'environ 500 kilomètres. Il serait navigable et suffisamment profond pour porter des navires d'un certain tonnage sans un seuil, sur lequel il reste à peine 2 mètres d'eau en moyenne. Il arrose une large et fertile vallée, que nous parcourrons en partie. Tout de suite après lui vient le Brantas ou rivière de Kediri sur laquelle des embarcations indigènes font des transports. Elle aboutit à Soerabaja. Sur la longue côte regardant le large, on trouve entre autres cours d'eau d'une certaine importance, le Tandoewi, qui part du massif du Sawal et se déverse par un large estuaire dans un golfe marécageux dit « Segara Anakan » ou « mer des Enfants ». Comme une vaste digue, l'île de Noesa Kembangar, qui n'est séparée elle-même de la côte que par un étroit chenal, l'abrite des vents de l'océan Indien.

Passons au climat. Il est chaud et humide, avec alternance de vents alizés, qui, transformés en mousson, amènent la pluie, surtout quand souffle le vent d'ouest. Le temps est cependant moins pluvieux, paraît-il, qu'à Sumatra. C'est le versant occidental qui est le plus humide. Il règne des brumes qui enveloppent presque chaque après-midi les têtes des pics et on peut dire qu'il ne se passe guère plusieurs jours de suite sans pluie. A certaines époques des orages éclatent chaque jour, inondant la campagne sous de véritables trombes d'eau. Le climat diffère un peu suivant la région et l'altitude ; c'est ainsi que Buitenzorg est peut-être l'endroit où il pleut le plus. Il tombe en moyenne de 1 à 5 mètres de pluie annuellement. Depuis les dernières années on a observé une tendance à un changement climatologique, que l'on attribue aux nombreux défrichements, qui se poursuivent non seulement en plaine, mais sur les flancs des montagnes

(1) Oe en hollandais se prononce ou en français.

par la création de plantations. Cela a amené le Gouvernement hollandais à faire des reboisements dans certaines régions.

Il a déjà été parlé de la prodigieuse fécondité de ce sol exceptionnel ; on y trouve, paraît-il, d'après les savants qui ont étudié la flore, jusqu'à 9.000 espèces de plantes, dont 3.000 ne sont encore connues que sous les noms que leur ont donnés les indigènes. La zone tropicale qui réclame une haute température ne dépasse guère l'altitude de 600 mètres. Parmi les arbres, il y a surtout de grandes variétés de palmiers que l'on rencontre jusqu'à près de 1.400 mètres. On y voit en dehors des cocotiers, bananiers, manguiers, jacquiers, des arbres fruitiers ou de construction comme le « djati » ou teck, l'« areng » précieux à cause des ressources de toutes sortes qu'il offre aux indigènes, et l'« atap » qui fournit de belles feuilles avec lesquelles on couvre les cases. En gravissant les pentes des montagnes, on trouve de beaux arbres à haute tige, et des espèces européennes qui peuplent la forêt, comme des myrtes, des acacias, des sureaux, etc.... des chênes érables, des châtaigniers et autres, qui rappellent au voyageur européen la patrie lointaine. Un arbre autour duquel a longtemps plané comme une légende, c'est l'« antyiar », au-dessous duquel on ne pouvait s'endormir sans danger de mort, au dire de certains voyageurs, mais qui, en réalité, produit un suc venimeux qui servait aux indigènes à empoisonner flèches et poignards.

Les fruits sont des plus variés (on en compte plus de trente espèces principales) et la nature a largement pourvu aux besoins des insulaires. Tout le monde connaît la banane, la noix de coco, l'ananas ; mais l'Européen qui débarque pour la première fois est surpris à la vue de ces fruits exotiques d'aspects variés, ressemblant à des courges, comme la papaïa (à la chair rouge rappelant un peu le melon), la douriane, la rangoutane, la mangue (qui sent un goût de vernis auquel on s'habitue), le mangoustan (de la grosseur d'une pomme dont le cœur est légèrement sucré). En dehors de ceux-là, que l'on voit le plus fréquemment, il en existe, comme on vient de le dire, une infinité d'autres, ressemblant certains à nos pommes ou à des sortes de prunes, et ainsi de suite. Mais en principe on peut affirmer qu'ils n'ont pas la finesse de goût de nos fruits et cela tient à une maturité précoce et hâtive. Il sera parlé plus loin des produits du sol, obtenus par la culture, comme le riz, le tabac, la canne à sucre, le maïs, le thé, le café, qui sont les richesses de ce pays. Quant aux fleurs ; elles sont

nombreuses et variées comme on peut se l'imaginer et poussent à l'envi. Les orchidées sont des parures naturelles auxquelles on ne fait pour ainsi dire plus attention.

Ces vastes forêts qui couvrent encore une bonne partie de l'île abritent des échantillons variés que nous conserva à tort ou à raison l'arche de Noé...., car le « conservateur des espèces animales suivant la poétique légende » aurait pû faire un choix et laisser périr dans le cataclysme diluvien une certaine quantité de bêtes et insectes que les pauvres humains auraient vu disparaître avec plaisir. C'est ainsi, que, si certains que l'on est arrivé à domestiquer étaient dignes d'être conservés, on se demande le rôle du tigre qui, à Java, où la civilisation l'a refoulé dans les régions peu habitées, comme dans les « Préanger » entre autres, fait encore chaque année des victimes nombreuses, sans parler des dégâts qu'il occasionne. Ce sont surtout les vieux tigres, paraît-il, dont la dentition est fatiguée, qui recherchent de préférence la chair humaine. Ils ont comme acolyte la panthère noire, fort traîtresse également. Comme gros animaux, si Java ne possède pas d'éléphants, de tapirs, ou d'orang-outangs, elle compte encore des rhinocéros et des bœufs sauvages. On y trouve une variété de cerf spéciale fort curieuse, le cerf-nain de la grosseur d'un chien moyen. Par contre il existe un gros lézard, qui a un cri presque humain et l'on voit des coléoptères, de fort belles couleurs parfois, gros comme le poing. Les buffles domestiques rendent de grands services ; quant aux chevaux, petits, de la taille de poneys généralement, ils sont d'importation chinoise ou australienne.

Mais ce qui distingue cette île enchanteresse, ce sont les oiseaux. On n'en compte pas moins de 270 espèces, dont une quarantaine propres au pays ; elles sont des plus variées ; oiseaux-mouches, canaris, etc., aux plumages exquis, certains guère plus gros que les papillons aux délicieuses couleurs qui peuplent les sous-bois. Malgré leur nombre, le voyageur sera surpris d'en voir relativement peu ; cela tient à ce qu'ils se cachent dans le feuillage et sont plus farouches que leurs frères de l'Inde, qui eux sont parfois d'une familiarité étonnante. Quant à la gent volatile, elle est fort nombreuse, mais de petite race : enfin les serpents sont relativement peu dangereux, à part quelques spécimens, comme le petit serpent corail, qui se glisse parfois au milieu des légumes et des fruits. Les insectes, fourmis, et autres, sont toujours désagréables et il faut s'en méfier, car ils s'introduiront vite dans vos

affaires et pousseront l'indiscrétion à fréquenter votre propre personne. **Les crapauds** sont aussi familiers et viendront vous visiter ainsi que les lézards. Vous voilà donc prévenus, aimable lectrice ou lecteur, si jamais la fantaisie vous prend d'aller fouler le sol javanais.

L'île de Java est peuplée de races diverses ; la plus importante est celle originaire du pays, qui représente environ les deux tiers de la population totale et se retrouve sur une grande partie du territoire. A côté, les Malais se rencontrent fort nombreux surtout dans la province de Batavia. Les Soendanaï comptent aussi ; d'une origine fort ancienne, ils sont les aborigènes les mieux conservés et les plus purs de race, presque sans mélange. Ayant conservé des mœurs primitives, ils sont plus grands et plus forts en général, mais ils sont considérés par les autres comme barbares. D'abord Bouddhistes puis Musulmans, un certain nombre pratique encore des cérémonies païennes. Ils sont, paraît-il, d'une grande moralité. A côté de ces représentants de races principales, il y a des indigènes de sang mêlé, comme cela se produit généralement par suite des contacts. On peut encore distinguer cependant au sud les habitants importés de l'île de Madoera et les gens du Tengger, qui ont conservé les habitations en commun et la flamme sacrée ou feu qu'ils entretiennent. Les Javanais sont au physique plutôt fins d'aspect extérieur ; de taille moyenne, sveltes et parfois un peu grêles, ce qui se remarque encore plus chez les femmes. Ils sont de couleur de peau, allant du jaune pâle jusqu'à la teinte bronze clair. Le nez légèrement saillant, les yeux bien ouverts, et la physionomie plutôt bienveillante. Ils sont du reste doux, d'humeur pacifique, agriculteurs en général, sans grand travail à cause de la production facile du sol, la nature, de plus, pourvoyant à leur nourriture comme il a été vu plus haut.

On parle donc dans l'île des dialectes variés, mais la langue la plus répandue est le Malais, adopté par les Hollandais pour leurs relations avec les insulaires. La langue javanaise à proprement parler se compose de deux idiomes, celui parlé par le peuple, et le langage sacré ou « kavi ». Ce dernier témoigne d'une certaine littérature représentée par des ouvrages de poésie, des pièces de théâtre et des sortes d'opéras avec musique où l'acteur et chanteur fait mouvoir des marionnettes animant les scènes.

Grâce à leurs mœurs simples et non corrompues, les Javanais ont vu leur race s'accroître et prospérer, et, si c'est une preuve de bonheur, comme a dit Le Sage, ce sont les plus heureux des hommes. En un

siècle, pendant que la France s'accroissait péniblement d'un tiers, eux décuplaient. C'est ainsi qu'en 1780 on en comptait environ 2 millions, alors qu'en 1888 le chiffre s'élevait à 23 millions; ce qui donne une augmentation de près d'un demi million par année. Cela représente une densité de population supérieure à celle de la Hollande et presque égale à celle de la Belgique. Cependant il y a encore presque les deux tiers du sol pour ainsi dire incultes, sans parler de causes diverses qui ont collaboré au ralentissement dans l'accroissement de la population comme les épidémies, les cataclysmes et surtout la famine, quand on songe que cette dernière a fait en 1880 plus de 170.000 victimes... chiffre effrayant ! En dehors de ces causes multiples, il ne faut pas omettre l'émigration vers les îles voisines, principalement comme Bornéo et Sumatra.

Une race s'est fortement implantée également dans l'île et s'y est développée, se mêlant aux indigènes autochtones et créant ainsi un type à part; ce sont les Chinois, ces terribles envahisseurs, que l'on retrouve dans toute la presqu'île indo-chinoise, l'extension a effrayé bien des gens qui ont crié au « péril jaune », prévoyant l'absorption de la vieille Europe elle-même dans un délai plus ou moins long. Mais laissons traiter ce sujet par des discoureurs et des écrivains qui ont déjà versé des flots d'encre et en verseront encore..... Actuellement on compte à Java environ 220.000 Chinois. Chacun sait leur aptitude spéciale aux affaires et leur entente du commerce. De plus ils sont entrepreneurs, prêteurs, banquiers, marchands d'opium, de nouveautés, d'épicerie, tailleurs, bottiers, colporteurs, etc... etc... Ils ont créé un crédit agricole et en définitive ont pris une situation telle qu'en 1885 l'ensemble de leurs propriétés représentait environ 280.000.000 de francs. On sait par là quelle terrible concurrence ils ont établie pour les Européens. C'est en vain que l'on chercha à enrayer ce mouvement par divers moyens; on alla jusqu'à l'interdiction de séjour, mais il fallut y renoncer et on se contenta de tracasser les étrangers par de mesquines mesures administratives, en exigeant d'eux des passeports et en leur faisant acquitter divers petits droits.

On rencontre encore à Java des Arabes qui ont fait souche dans le pays, où ils ont conservé une partie de leurs mœurs primitives; certains ont de la fortune. Parmi les gens de sang mêlé il y a surtout des employés de l'Etat, descendants d'anciens Européens avec des femmes indigènes, mais cette population ne s'accroît guère. Beaucoup de soldats sont mariés et des officiers eux-mêmes épousent des femmes au teint plus ou moins bronzé.

Les Hollandais, jaloux de leur possession et voulant rester maîtres absolus, ont eu recours à des procédés autoritaires pour interdire l'entrée dans l'île ; c'est ainsi qu'en 1818 personne ne pouvait s'établir sans autorisation spéciale du Gouverneur ; et on ne pouvait s'écarter de quelques kilomètres de l'endroit qui vous avait été désigné sans un passeport indiquant la route que vous deviez suivre. L'étranger n'avait donc aucune initiative et l'on comprend que cela n'ait pas encouragé l'émigration. A l'heure actuelle encore on n'y jouit que d'une liberté relative, c'est ainsi que le nouvel arrivant a à subir la douane, comme dans tous les pays, cela va sans dire, mais de plus il doit produire un passeport en bonne et dûe forme et se présenter ensuite au siège de l'autorité compétente pour solliciter un permis de séjour et acquitter les droits de timbre et autres, en indiquant les provinces où il compte s'installer ou séjourner, et, si c'est un touriste, en traçant en quelque sorte l'itinéraire du voyage qu'il compte accomplir à travers l'île. Inutile de dire que ces mesures paraissent un peu vexatoires pour nous autres Français, plus particulièrement, mais la courtoisie des fonctionnaires hollandais cherche à nous faire oublier ces petits ennuis.

Depuis l'établissement des Européens dans l'île, la mortalité a bien diminué parmi les indigènes, auxquels la médecine a apporté ses bienfaisants soulagements. Avec les années également l'hygiène s'est développée chez les Européens eux-mêmes, leur permettant de lutter avec succès contre les inconvénients inhérents au climat, réduisant les cas de mortalité provoqués surtout dans l'armée par manque de soins, intempérance, fièvres, etc... Car dans ce pays, l'anémie vous abat rapidement, amoindrissant vos forces et vous faisant perdre parfois toute énergie morale. Aussi faut-il réagir par tous les moyens. C'est ainsi que l'on est arrivé à se convaincre de la nécessité d'une nourriture conforme au pays et d'une recherche raisonnée du choix et de l'installation des demeures, qui sont généralement vastes, bien aérées et élevées au-dessus du sol pour en éviter la dangereuse humidité. Plus tard est venue la création des stations sanitaires dans la montagne à des altitudes où l'on retrouve des températures presque européennes, permettant au corps de se reposer des chaleurs humides et de puiser dans une fraîcheur relative des forces nouvelles.

Une des remarques que ne pourra s'empêcher de faire le touriste, c'est le prestige qu'exerce l'européen sur l'indigène. Et en effet, les Hollandais lors de leur occupation de l'île durent songer pour leur sauvegarde à se faire respecter, et le moyen le plus simple fut d'inspirer

la terreur, n'ayant pas le nombre suffisant pour en imposer. On les craignait comme les dispensateurs de vie et de mort ; aussi quand un Hollandais circulait sur les routes, toutes les voitures se rangeaient, les passants s'arrêtaient et s'accroupissaient ou même se prosternaient ; ceux qui s'abritaient du soleil ou de la pluie fermaient leur parasol, cet instrument devenu un signe de commandement et d'autorité. Et encore aujourd'hui on voit souvent des gens qui se découvrent et s'effacent pour vous laisser passer ; nous en avons même vus s'accroupissant sur le bord des chemins et détournant ou inclinant la tête. Mais ces marques de déférence tendent certainement à disparaître comme chez nous l'attitude des paysans qui autrefois vous saluaient et vous disaient bonjour (une de ces vieilles et aimables coutumes qui se perd avec l'égoïsme croissant et l'indifférence modernes). C'est ainsi que pour la dignité de la race, les condamnés européens sont renvoyés en Hollande pour y subir leur peine.

Entre autres mesures prises à l'égard des indigènes, avant 1861 il leur était défendu d'envoyer leurs enfants dans les écoles européennes, pas plus qu'il ne leur était permis de parler le hollandais. La langue choisie pour correspondre entre les conquérants et les natifs a été le malais, qui est en quelque sorte le dialecte officiel, parlé couramment par les Européens installés dans l'île, pour leurs besoins journaliers, et employé dans les affaires administratives et judiciaires. Cependant depuis, des écoles ont été ouvertes, mais on a soin de ménager toujours le prestige de la Hollande pour la faire respecter, et au besoin on a recours à de bien mesquins procédés comme celui qui consiste à mettre sous les yeux des enfants des cartes où la Hollande occupe la plus grande place et à la leur faire comparer par opposition avec d'autres États européens qu'on leur montre séparément et à plus petite échelle, de façon à leur donner une grande mais fausse idée de l'importance de leurs maîtres. Ces procédés faits pour frapper les jeunes imaginations ont déjà été employés du reste par les Anglais, entre autres, et le sont peut-être encore à l'heure présente par quelque nation civilisée, désireuse de paraître aux yeux de pauvres sauvages.

Comme dans les pays orientaux, l'Européen a de nombreux serviteurs, généralement malais, ayant chacun son affectation spéciale.

Malgré leurs attaches bouddhistes et musulmanes, car ils pratiquent leur religion et chaque année, un grand nombre fait le pèlerinage de la Mecque, grâce à leur caractère docile, ils seraient facilement convertissables, mais les missions sont si peu favorisées que c'est à peine si

l'on compte une dizaine de mille d'individus ayant embrassé la religion chrétienne.

Les fonctionnaires hollandais dominent par l'intermédiaire de chefs indigènes ou « régents » de souches princières le plus généralement et qui exercent le pouvoir vis-à-vis du peuple. Ils ont de riches émoluments et prélèvent une part sur les impôts de façon à pouvoir déployer le luxe qui convient à leur rang. Au-dessus d'eux sont les chefs de village élus par les habitants. La hiérarchie européenne comporte d'abord un Gouverneur Général, qui porte le titre pompeux de Vice-Roi des Indes néerlandaises. Son pouvoir est presque illimité ; élu pour cinq ans, il jouit d'un traitement princier qui lui permet d'avoir presque une cour et.... de réaliser aussi des économies. Au-dessous de lui pour l'administration de l'île, sont les « résidents » dans les grands centres et ensuite les « assistants » suivant l'importance de la région. A côté sont les « contrôleurs » chargés de la surveillance des cultures et des forêts. En dehors il y a encore les fonctionnaires appartenant aux diverses administrations, les magistrats, etc... Généralement ils sont bien rétribués. De même dans l'Instruction, où les simples maîtres d'école touchent un traitement d'environ trois cents florins par mois, soit plus de six cents francs. Le pays est divisé en vingt-deux résidences ou provinces y compris celle formant l'île voisine de Madoera.

A la tête de l'armée est un Général en chef qui touche, paraît-il, près de cinquante mille francs, sans compter les suppléments pour faux frais divers, réceptions, écuries, etc... Les officiers sont appointés en proportion. L'armée comporte 17.000 hommes de troupes indigènes et 15.000 européens. Ces derniers contractent un engagement de dix ans avec prime ; et l'indigène est lié aussi pour le même temps. Au bout de trente ans il a droit à une pension de sept cents florins. Leur costume illogique en drap gros bleu avec le casque en feutre, pour les Européens, est fait, paraît-il, pour inspirer de la considération aux indigènes ?

De nombreux Européens sont aujourd'hui installés dans l'île, comme négociants dans les villes et comme planteurs dans les campagnes. Parmi eux on compte quelques Anglais et Allemands ainsi que des Suisses fort rares, et des Français parmi lesquels des maîtres d'hôtel, des coiffeurs et des cuisiniers. — A ce propos on trouve des hôtels suffisamment confortables dans les villes, spacieusement aménagés avec les terrasses où l'on peut faire la sieste indispensable, et pourvus de salles de bains et douches plus ou moins primitives, car l'hydrothérapie

est nécessaire et hygiénique dans ces pays où le corps est toujours en moiteur. Les serveurs, bien tenus dans les principaux hôtels, sont plus ou moins stylés et, par leur négligence, rendent souvent précieux le concours d'un boy particulier qui pourra servir d'interprète. Le touriste aura surtout à faire au « mandour » sorte de portier et de maître d'hôtel en quelque sorte. Le régime alimentaire comporte trois repas avec du thé ou du café comme boisson. On trouve cependant de la bière et du vin venus d'Europe à grands frais. Le repas principal est celui du jour où l'on sert le « reisstafel » ou table de riz, composé de ce simple mais précieux aliment : le riz, que l'on assaisonne avec des sauces pimentées et auquel on ajoute diverses viandes et des condiments qui brûlent le palais novice ! Les Hollandais font souvent précéder le repas d'une sorte d'apéritif composé d'un petit verre de genièvre mélangé à quelques gouttes d'elixir de bitter. Du reste, il est à remarquer que même dans les pays, où l'on devrait s'abstenir d'alcool, les Européens succombent souvent à la tentation, quittes à subir les fâcheuses conséquences de leurs imprudences ; c'est ainsi que les Anglais aux Indes et ailleurs n'abandonnent pas leur whisky ou leur gin, qu'ils allongent généralement de soda-water.

Mais revenons au régime administratif hollandais. . . . Depuis des années déjà l'esclavage n'existe plus à Java, mais cela n'empêche pas que les indigènes travaillent en grande partie pour leurs conquérants. Sous la domination passagère des Anglais on prélevait impôt sur toutes les terres cultivées même de mauvais rendement. Les Hollandais avaient continué leur œuvre, quand en 1832 le Gouverneur Général Van den Bosch établit le nouvel impôt dit « système de culture » inspiré du monopole des tabacs aux Philippines. On établit des contrôleurs chargés de prélever un cinquième du sol pour le faire cultiver à leur convenance et avec le concours des indigènes, qui devaient livrer leur récolte au Gouvernement à des prix généralement inférieurs aux cours réels du marché. Un prélèvement de deux cinquièmes était encore fait, plus le prix du transport ; et c'est sur ces procédés que le café est arrivé à produire la somme énorme de un milliard 700 millions de francs pendant la période qui s'est écoulée entre 1831 et 1877. Mais cet état a dû être modifié pour les diverses cultures qui ont été abandonnées aux particuliers à l'exception cependant du café qui est resté la propriété exclusive du Gouvernement, sans parler de l'opium que, seul, il importe.

Parmi les produits cultivés dont il a déjà été parlé, le riz tient de

beaucoup la première place, car sur une surface totale de 140.000 kilomètres carrés que comporte l'île, il y en a un quinzième environ en rizière, soit en chiffre rond 2.450.000 hectares. De plus sur quatre millions d'hectares de culture les Européens en détenaient au dernier recensement plus de 1.300.000 hectares. On voit par là l'extension qu'a prise la colonisation. La culture du tabac et de la canne à sucre s'est répandue dans les plaines et les vallées, à côté des champs de maïs et d'indigo, tandis que les plantations de thé et café se sont allongées sur le flanc des montagnes ; au-dessus encore à des altitudes de plus de 1.000 mètres les forêts ont fait place aux quinquinas. Le tabac est passé dans les mains de concessionnaires ; la production est importante. Pour le sucre, Java est au deuxième rang comme production, et passe avant le Brésil et les Indes. Cette industrie créée dès 1650 est prospère et bien outillée. Le thé, importé du Japon en 1826, appartenait d'abord au Gouvernement puis a été abandonné en 1865 aux particuliers ; avec sa production d'environ trois millions de kilogrammes, Java ne saurait lutter contre les Indes et la Chine. Le café, qui comporte deux espèces, le « Java » le meilleur, et le « Liberia » inférieur comme qualité mais plus productif. L'île en donne environ 60 millions de kilogrammes représentant environ 50 millions de francs ; cette production est naturellement dépassée par celle du Brésil, mais elle est plus importante proportionnellement à la surface du territoire. Le café comme le thé demande des soins particuliers, et il faut lutter contre certains parasites dévastateurs. L'indigo, qui se travaille sur place, comporte deux sortes : le « Guatemala » et le « Natal », l'un à tige droite, l'autre à ramure. Son commerce est de quelque importance. En dehors de ces plantes, les indigènes en cultivent d'autres plus ou moins comestibles comme une sorte de noix, qui sert à faire de l'huile ou qu'ils mangent frite.

Il y a aussi les cacaoyers, les girofliers, les poivriers, mais ces cultures passent au second rang. On compte aussi environ 25 millions de cocotiers dont plus d'un tiers produisant. Nous ne reparlerons pas des arbres à fruit. L'exploitation du sel, réservé à l'Etat, donne aussi plus de 50.000 tonnes, d'un produit de plus de 13 millions de francs.

Le commerce de l'île a jadis été exploité par une Société souveraine qui après s'être enrichie a fait banqueroute à la fin du siècle dernier. En 1874 la liberté commerciale a été définitivement proclamée. L'Angleterre achète du sucre et vend des cotonnades et de la quincaillerie.

lerie ; l'Allemagne, la Chine et les Etats-Unis sont les pays qui font le plus de commerce avec Java. Quant à notre grande France, elle vient loin derrière ... hélas. Nous ne ferons pas ici de statistiques à ce sujet et renverrons les lecteurs désireux d'approfondir la question aux documents officiels.

La monnaie courante est la monnaie hollandaise, c'est-à-dire le florin avec ses subdivisions, ainsi que les billets de banque.

Comme moyens de communications, Java est reliée à la mère Patrie par des services de navigation, mettant Rotterdam et Amsterdam en rapport avec Batavia ; de plus on peut s'y rendre par notre grande Compagnie des Messageries maritimes (service de Chine) en transbordant à Singapoure sur le bateau annexe. C'est une voie très fréquentée par les Hollandais. De plus Java est en communication avec sa grande sœur Sumatra et l'Indo-Chine par une autre ligne de paquebots hollandais, sans parler des services qui la relie aux autres îles voisines, comme à Bali et Bornéo, et enfin à l'Australie. Notre intention n'est pas de donner ici des renseignements techniques et précis que l'on trouvera dans les horaires des Compagnies Maritimes.

Et maintenant faisons connaissance avec la belle île que nous allons visiter. Tout d'abord, bien que l'on puisse y débarquer sur divers points, venant d'Europe ou d'Asie, il sera plus naturel de commencer par la capitale même : Batavia.

BATAVIA.

Pendant de longues années les navires, d'un tonnage trop fort pour pénétrer dans le modeste port de Batavia, qui ne reçoit plus que des bateaux d'un faible tirant d'eau et surtout des embarcations indigènes, mouillaient sur une rade plus ou moins sûre. Le besoin d'un port d'un accès plus facile et meilleur se faisait sentir, mais la difficulté était de trouver un emplacement convenable à proximité de la ville naturellement ; enfin le Gouvernement hollandais fixa son choix sur un estuaire de rivière au long de cette côte plate et y créa un port d'abri de toutes pièces au moyen de digues et de môles, avec des quais et des docks, c'est Tandjonk Priok. Situé à une dizaine de kilomètres de la ville à laquelle le relie une ligne ferrée à voie étroite, il présente une surface d'environ 200 hectares. Il est formé de deux jetées de pierre de près de deux kilomètres de longueur se rapprochant l'une vers

l'autre pour ne laisser près de l'entrée qu'un étroit chenal de 150 mètres.

Au débarquement le voyageur subit une visite courtoise de la douane et sur l'exhibition de son passeport ou à la rigueur d'une pièce d'identité, on lui remet un avis pour qu'il aille se présenter à l'administration chargée de délivrer les permis de séjour. Des coolies indigènes, comme on en trouvera dans l'intérieur de l'île, sont tout prêts à vous offrir leurs services, qui sont tarifés à dix « cents » (ce qui représente environ quatre sous) par malle, valise ou paquet. Les wagons ont les banquettes disposées dans le sens de la longueur, ils sont généralement propres, mais forcément un peu exigus. Les trains ne marchent pas la nuit car on a peur des accidents provoqués surtout par l'apathie des employés indigènes qui pourraient succomber au sommeil compromettant la sécurité des voyageurs et la régularité du service. Ils comportent trois classes et sont très fréquentés par les indigènes qui voyagent à bas prix et s'empilent dans les wagons. Le réseau des voies ferrées, comme on le verra plus loin, a déjà une certaine importance dans l'île. Plus de la moitié appartient à l'Etat, et la première construite en 1872 est le tronçon qui monte de Batavia à Buitenzorg.

Pendant les vingt minutes que le train met à franchir la distance qui sépare le port de la ville, on traverse une campagne plate, coupée de ruisseaux, et où pousse une abondante végétation tropicale qui donne comme un avant-goût de ce qu'on verra par la suite.

Batavia, dont l'origine remonte aux premiers temps de l'occupation hollandaise, est une ville d'environ 200.000 habitants; elle s'allonge au-long d'un canal qui aboutit à la mer et comporte plusieurs quartiers distincts. Sur le littoral est la ville indigène avec le vieux port, c'est là que sont les Entrepôts et Magasins des négociants de denrées et d'articles d'importation. Sur la droite est le quartier des affaires, les bureaux des Compagnies, des maisons de commerce, des banques et la « Résidence » où il faut, ainsi qu'il a été dit plus haut, faire sa déclaration et demander un permis de séjour et de circulation, sous peine d'une amende de cent florins; le coût en est de un florin et demi. Là aussi s'élève l'hôtel de ville sur une place plantée d'arbres.

A gauche s'étend le quartier chinois, des plus pittoresques, avec son animation, sa grande circulation dans les rues aux curieuses échoppes, aux longues enseignes, avec leurs caractères rouges ou souvent dorés; aux devantures pendent de grosses lanternes de couleurs du plus joli effet le soir à la nuit sous la pâle lueur d'une

modeste bougie, le plus souvent. Il est traversé par des canaux sur lesquels glissent de simples chaloupes et chalands et des petits radeaux de bambous ; leurs bords sont agrémentés de verdure par endroits et offrent de jolis coins de paysage. Dans ces rues populeuses on croise des groupes pittoresques d'indigènes et de chinois à la longue queue et aux vastes chapeaux en forme de champignons , dans lesquels ils mettent une véritable coquetterie ; c'est ainsi que, tressés en joncs, ces chapeaux sont bariolés de couleurs à l'envi ; il en est des rouges, des jaunes, des bleus, certains sont même dorés ; plus ou moins vastes, on en voit qui atteignent des proportions vraiment phénoménales. Cela n'empêche pas cependant l'usage du parasol parfois si amusant de couleurs, que l'on connaît bien depuis son introduction chez nous sous forme de bibelot artistique , mais qui en réalité se prête à l'usage pratique et rend de réels services malgré son apparence frêle. Autour des petits marchands ambulants il y a des conciliabules animés où chacun péroré ; ces causeurs en plein vent font parfois un bruit presque assourdissant quand la conversation devient générale. Chacun gesticule et le spectacle devient fort curieux pour le passant ; ces études de mœurs ne sont pas un des moindres attraits du voyage , nous en appelons à tous ceux qui cultivent ce genre de sport.

Ces négociants de la rue portent leurs marchandises, j'allais dire leur magasin, ce qui serait plus juste, suspendues aux deux extrémités de longs bambous flexibles, et c'est ainsi que se font la plupart des transports dans l'île. L'indigène répartit en équilibre son fardeau aux deux extrémités de la tige qu'il porte sur l'épaule et fait passer de l'une à l'autre ; il faut voir ces porteurs alertes et souples marchant un peu courbés sous le poids de charges parfois fort lourdes, qui se balancent en suivant le mouvement du corps. On rencontre des marchands de toutes espèces, accroupis derrière leurs petites boutiques portatives et débitant des légumes, des fruits plus ou moins bizarres et des boissons aux couleurs variées. Il y a jusqu'à des restaurateurs, devant lesquels des consommateurs accroupis, avec leurs oripeaux de couleurs leur couvrant plus ou moins le corps, forment des sujets de genre bien faits pour tenter l'appareil d'un photographe et mieux encore les crayon et pinceau d'un artiste. Au milieu des chariots et voitures rappelant plus ou moins les formes européennes, des Chinois civilisés passent dignes, vêtus de complets aux larges et courts pantalons et coiffés d'un chapeau de feutre, un parasol à la main. L'usage du parasol s'est du reste fort répandu et les indigènes s'en servent à deux

fins, contre le soleil et la pluie, mais c'est principalement l'ombrelle chinoise qui est en usage. On connaît sa forme ; elle est souvent de couleurs gaies et décorée avec goût.

Au milieu des maisons aux toits relevés, on aperçoit quelques temples ; l'un, entre autres, s'élève sur le bord d'un canal et offre un curieux échantillon d'architecture chinoise avec ses toitures tourmentées de forme et bariolées de couleurs vives, sur lesquelles des dragons fantastiques semblent courir comme de gros chats. Sa porte est flanquée de deux sortes de mâts originaux.

A la suite de ces quartiers malsains, où les Européens évitent de résider, s'étend au long du canal qui aboutit au vieux port une partie de la ville où l'on trouve des magasins bien achalandés. Ils s'échelonnent sur le parcours du tramway à vapeur établi latéralement à ce canal et qui dessert les différentes parties de la ville. Sur la rive opposée de ce canal ou « kali » qui n'est autre qu'une des branches de la rivière que l'on a endiguée dans la traversée de la ville, et dont les quais sont généralement badigeonnés en rouge, on trouve des quartiers bourgeois aux avenues plantées, sur lesquelles s'échelonnent des villas plus ou moins modestes cachées sous la verdure à l'ombre des cocotiers qui balancent leurs têtes feuillées au haut de leurs longues et souples tiges, dominant les bananiers aux larges feuilles. Ce sont les quartiers de Noordwyk et de Reswyk.

Là encore, le long des canaux, aux eaux jaunes, où se baignent les indigènes dans un costume des plus simples parfois, on voit des magasins européens, principalement des épiciers, marchands de tabac, des pâtisseries-glacières, lieu select de réunion, des librairies, des couturières et des modistes, quelques-unes paraissant françaises, des coiffeurs-parfumeurs, etc. . . . tout ce qu'il faut en résumé pour assurer le confort européen. On y verra du reste plus d'une enseigne en langue française. D'ordinaire chaque commerçant a sa maison, ce qui donne à la ville un aspect qui ne rappelle en rien nos cités modernes.

Isolée dans ce milieu, il existe une rue chinoise très commerçante « Passar Bahroë » où l'on trouve de tout ; et une promenade dans cette rue offrira le plus grand intérêt au touriste désireux d'étudier les mœurs des enfants du Céleste Empire ; il y apercevra de ces intérieurs de cafés où ils viennent demander à l'opium son assoupissante ivresse.

Le principal quartier européen est celui de Veltevreden. C'est là que se trouvent groupés près de la citadelle, les Postes et Télégraphes, la Comédie, la Concordia, qui avec l'Harmonie sont les Cercles où se

donnent des concerts et des fêtes pour distraire la Colonie, et divers autres édifices comme la Bibliothèque, la Loge maçonnique, le Ministère de la Guerre et l'Etat-Major sur la large place Waterloo, au centre de laquelle se dresse la statue de Jean Koen. Si l'on suit le tramway, dont il a déjà été fait mention, on atteint son terminus un peu plus loin à Meester Cornelis, où sont les casernes dans une situation salubre.

Le quartier de Veltevreden consiste surtout dans le tour de la vaste prairie verte de Köningsplein ; c'est sur la belle avenue circulaire que s'élève à quelques pas de l'hôtel de Java, tenu par un aimable compatriote, très heureux de posséder les rares voyageurs français de passage dans l'île, le Palais du Gouverneur, fort modeste avec sa blanche colonnade. Il est vrai que le vice-roi des Indes néerlandaises est la majeure partie de l'année dans son château de Buitenzorg. C'est là du reste, comme on le verra plus loin, que tous ceux qui le peuvent vont chercher quelque fraîcheur, fort relative du reste. Il ne faut pas oublier que le climat étant à peu près égal à Java, par rapport à sa situation géographique proche de l'Equateur, la température ne varie guère, et qu'elle oscille entre 30 et 35 degrés centigrades, ne descendant à peine qu'à 26° pendant la saison des pluies de novembre à mars, et s'élevant par contre à certains moments jusqu'à près de 40 degrés. La nuit même n'apporte pas le bénéfice d'une fraîcheur reposante et c'est là une des principales causes qui rend le séjour dans ces pays si fatigant et si anémiant.

Sur un autre côté du Köningsplein, faisant face en quelque sorte à l'Eglise (Wilhem Kerk) le Musée dresse sa façade grecque précédée d'un petit éléphant juché sur son piédestal dans l'encadrement d'un verdoyant jardin. L'intérieur n'offrira qu'un intérêt relatif mais suffisant cependant pour consacrer quelques instants à sa visite. Sous le péristyle quelques vieux canons semblent vouloir en interdire l'accès. Derrière, toute une salle est garnie de statues et statuettes hindoues en pierre (bon nombre représentant Ganesh à la tête d'éléphant, le dieu de la sagesse). Sur la droite, des statuettes, divinités primitives en bois peint, certaines fort originales, évoquent le souvenir des cérémonies païennes. Des marionnettes représentent des spécimens de ces acteurs minuscules qui captivent l'attention des bons javanais et les tiennent sous le charme. Puis, ce sont des petits modèles de maisons et cabanes indigènes, de palais même, comme les « Craton » de Djocjakarta et de Soerakarta, des ponts en bambous, du plus curieux travail, offrant une

grande force de résistance avec des aspects gracieux et presque grêles parfois. A côté, on a exposé des réductions d'instruments de supplice, dont certains font dresser d'épouvante les cheveux sur la tête, comme l'écartellement, le sciage ; et pour ajouter à l'horreur et se rapprocher de la réalité, certains sont figurés avec des personnages peints.

Mais passons rapidement, car il est difficile de voir un spectacle moins **récréatif**, bien fait pour frapper l'imagination. Une collection de masques **étonnera** par ses représentations originales et on est fort surpris de retrouver là **une** figure de sphinx ailé rappelant les antiquités assyriennes. Des armes, **poignards**, lances, flèches, se retrouvent comme chez tous les peuples, ainsi **que** des instruments de musique, mais ces derniers offrent des spécimens **tout à fait** particuliers comme le « gamelang » jeu composé de sortes de vases de cuivre passant par différents tons, sur lesquels on frappe avec une sorte de baguette, et une espèce de cythare, sans parler des gongs, des tam-tams, etc.

Pour mémoire on peut aussi citer une collection de petites divinités et de petites lampes en bronze. Des vitrines renferment des objets de Bornéo et des îles Célèbes ; d'autres, des objets divers de fabrication indigène et des vêtements de Sumatra et de la pointe d'Atchim. Au fond de la cour du Musée, des statues et des pierres tombales présentent un certain intérêt archéologique ; une guillotine ! que l'on est fort surpris de trouver là et sur l'origine de laquelle nous n'avons malheureusement pu recueillir aucun renseignement qui aurait peut-être éclairé d'un jour nouveau la question de l'invention de ce sinistre instrument !

A gauche et derrière la bibliothèque, on peut aussi voir des modèles de pêcheries et d'habitations lacustres avec des engins de pêche qui renseigneront sur les mœurs indigènes. Il y aurait encore à citer une vitrine renfermant des objets de la Nouvelle Guinée, un petit modèle de la pagode de « Palembang » et des étoffes diverses, mais l'énumération en deviendrait fastidieuse au lecteur et ne saurait intéresser que le touriste sur place.

C'est dans ce même quartier, alimenté en eau potable par un **puits artésien** dont la température est de + 40 degrés centigrades, **que** sont les habitations des hauts fonctionnaires, des notables **commerçants**, de la classe aisée en un mot ; les consuls étrangers et **agents** diplomatiques y ont fixé leurs résidences. Les rues ou plutôt **les larges** avenues plantées de « canariums » ou arbres d'autres espèces **dont** l'épaisse ramure fait en général comme un berceau de verdure,

donnent à la ville l'aspect d'un vaste parc où seraient disséminées les habitations entourées de leurs jardins.

Au premier aspect, ces sortes de villas se ressemblent, présentant un rez-de-chaussée précédé d'un péristyle aux robustes colonnes ou d'une plus modeste vérandah, à l'ombre desquels on passe les heures les plus chaudes de la journée, étendu sur des chaises aux longs bras, qui permettent d'allonger les jambes. Une balustrade basse en pierre ou de simples bornes clôturent les propriétés dont les jardins ne rappellent pas en général le luxe de plantations et de fleurs que l'on est habitué à voir sous nos climats, et qui ne sont pour la plupart que des enclos plantés de cocotiers et de palmiers. L'absence de murs ou de barrières, qui prouve combien est grande la sécurité dans ces pays, ajoute, on le comprend, un charme énorme, les propriétés se confondant dans une suite de luxuriante verdure. Le grand luxe c'est d'avoir devant l'habitation une rangée de potiches sur pied avec des plantes et des fleurs, ce qui est certes plus original que gracieux. Des arbustes aux feuillages violemment colorés et où le rouge domine, tranchent souvent sur la verdure qui les entoure. Dans ces avenues où la circulation est plus aisée et ne nécessite pas un service d'ordre, passent rapides de légères voitures attelées d'un petit cheval, ce sont les fiacres de Batavia, que l'on retrouve du reste dans l'intérieur de l'île. Établies sur deux roues elles se composent d'une seule large banquette sans dossier sur laquelle on peut être quatre (deux devant et deux derrière) d'où son nom de « dos à dos » ou par abréviation « sa dos ». Une légère toiture couvre la voiture. Le prix de la course varie suivant les distances et l'heure est de un florin. Certaines sont peintes dans des tons clairs gais à l'œil. On rencontre parfois quelques rares équipages européens amenés ici à grands frais. Quant aux voitures de transport, il n'y a que de pesants chariots, et encore ; les transports se faisant généralement à dos d'homme par toute l'île, ainsi qu'on a déjà pu le remarquer dans la ville indigène avec tous ces colporteurs, généralement chinois, qui viennent proposer leurs marchandises jusqu'aux portes des maisons et vous harcèlent littéralement. C'est ainsi que le voyageur pourra sans quitter l'hôtel trouver tout ce dont il peut avoir besoin jusqu'à du linge et des vêtements.

Le large chapeau est la coiffure répandue par toute l'île ; il est souvent décoré en couleurs et ceux des cochers et des domestiques particuliers se distinguent par leur richesse. Quant au costume indigène, comme on l'a vu, il se compose surtout du « sarong » ou jupe courte, formée

d'une étoffe dont on se ceint les reins, le torse restant généralement nu. Sur la tête, où les cheveux sont ramenés en chignon, les indigènes portent souvent un serre-tête ou « setanan ». Vivant de très peu de chose, ils se contentent d'un modeste salaire de quelques sous. Parmi les mesures d'ordre que leur ont imposées les Hollandais, il en subsiste encore une, entre autres, qui ne laisse pas que de surprendre l'étranger, c'est l'obligation pour ces indigènes de circuler, à la nuit, munis de lanterne et le soir on croirait voir au travers des rues comme des lucioles allant et venant. On rencontre aussi à travers la ville quelques représentants de ces troupes d'occupation qui peuvent circuler sans armes, leur uniforme suffisant à imposer le respect. De temps à autre on les voit défiler, musique en tête, pour augmenter leur prestige aux regards indifférents des insulaires. Un coup de canon, soir et matin, annonce le réveil et clôt la journée.

Un usage qui peut paraître singulier au nouveau débarqué et se comprend à cause du climat, c'est l'habitude reçue de se promener le soir sans chapeau pour les hommes comme pour les femmes (européens s'entend) et sans gants même pour ces dernières ; ce qui ne laisse pas que de surprendre. De même les dames ne s'habillent pas pour déjeuner et viennent à table vêtues d'une simple camisole plus ou moins négligemment fermée et le bas du corps simplement enveloppé dans un sarong aux jolies couleurs. Cette étoffe substitue du reste un apprêt spécial, comme gommé, qui éteint la crudité des tons et lui donne de la raideur. Les hommes portent le costume blanc ou safran, en toile de coton, comme dans tous les pays chauds de l'Extrême-Orient. Le soir seulement on s'habille d'une façon plus européenne, les femmes surtout.

Il existe du reste une certaine vie mondaine à Batavia, où en dehors des visites qui se font de 7 à 8 heures, à cause de la chaleur, et doivent se prolonger jusqu'au coup de canon, qui donne en quelque sorte le signal du départ, il y a des réceptions et des concerts dans les Cercles où se réunit la société select, parfois plus ou moins accueillante pour l'étranger. Il faut remarquer, en effet, la grande réserve dont font preuve parfois les Hollandais vis-à-vis des étrangers. A ce sujet il s'est même passé des faits à l'authenticité desquels on se refuserait presque de croire : c'est ainsi que l'installation de notre consul à Batavia a donné lieu à des difficultés dues à la façon peu courtoise dont il était accueilli. Dans une certaine circonstance un de nos représentants a même dû donner une leçon au Gouverneur qui l'avait reçu d'une façon froissante. Les Hollandais, paraît-il, ne rendent souvent

pas les visites qui leur sont faites ; je laisse le lecteur juge de cette façon d'agir et l'on sait comment on la qualifie en français. Certain de nos consuls s'est vu recevoir debout par le Gouverneur ; est-ce là encore ce que l'on appelle la politesse ? Et ainsi de suite ; mais il appartiendra au Gouvernement de faire son devoir si pareils faits se renouvelaient dans l'avenir. On se demande même le rôle de notre consul dans un pays où il ne peut protéger ses nationaux qui sont assimilés aux Hollandais et ne peut rien faire pour eux, même dans le cas de succession, où il ne peut sauvegarder les intérêts des héritiers. C'est au point que l'on a vu un Français établi être incorporé par force dans la milice. Ces façons d'agir se passent de commentaires. A côté de cela je dois dire que nous avons été fort aimablement reçus par le Gouverneur à son palais de Buitenzorg, où nous nous sommes présentés munis d'une lettre d'introduction. Il a même pris la peine de s'informer de l'itinéraire que nous comptions suivre, complétant le programme que nous nous étions tracé et nous facilitant l'accès de l'intérieur de l'île par des recommandations aux Résidents. Nous n'avons donc eu qu'à nous louer personnellement de lui et nous tenions à le dire.

BITENZORG.

Les trains mettent une heure et demie à deux heures à franchir la distance qui sépare Batavia de Buitenzorg, situé à environ 300 mètres d'altitude. Sur le parcours on passe successivement au milieu de cultures, de rizières dominées par un échafaudage léger, sorte de guette, du haut de laquelle des gardiens sont chargés d'effrayer les oiseaux déprédateurs à l'époque de la maturité du riz ; ils remplacent les simulacres grotesques que nos paysans placent dans leurs champs et accrochent aux branches des arbres fruitiers pour effrayer les moineaux. Des parties de forêts coupent la plaine de distance en distance et quelque village apparaît caché dans la verdure ; on aperçoit des scènes champêtres qui ont une toute autre physionomie que la vie aux champs dans nos pays.

Suivant la saison, la plaine ressemble à un vaste marais, alors que les rizières sont inondées pour que la jeune pousse repiquée se reproduise après le labour qui s'est fait dans la boue, ou à une vaste prairie qui s'étend sans limites, ou bien encore à des champs

après la récolte alors qu'il ne reste plus sur le sol qu'un chaume jaune et court que les bêtes finissent de tondre.

Bientôt des silhouettes de montagnes se dessinent à l'horizon ; ce sont le Salak et le massif du Gédé, les premiers volcans qu'aperçoit le voyageur débarqué à Batavia.

Buitenzorg est situé en quelque sorte au pied même du Salak, cette belle montagne que couvrent des forêts jusqu'à son sommet échancré qui atteint 2.215 mètres et est fort visité par les excursionnistes ; elle a fait parler d'elle pour la dernière fois en 1699, époque à laquelle a eu lieu une éruption qui a laissé de tristes souvenirs. La réputation de Buitenzorg n'est plus à faire, sa proximité de la côte, comme la beauté et la salubrité du site l'ont fait choisir comme lieu de repos ; aussi y a-t-on créé un sanatorium. C'est là que les Européens retenus pour leurs affaires le jour à la ville viennent pour la plupart chercher quelque fraîcheur pour la soirée et la nuit. Ceux qui ne peuvent se permettre le séjour constant, viennent y faire des saisons et chercher à réparer les fatigues de l'anémie causée par ce climat chaud et humide. On y trouve des hôtels confortables, dont l'un est tenu par une famille française, et des villas plus ou moins luxueuses. Au résumé Buitenzorg a l'aspect d'une ville d'eaux avec ses belles avenues et surtout son incomparable Jardin botanique, j'oserais presque dire le plus beau que l'on puisse rêver et sûrement le plus vaste qui soit au monde.

C'est aussi le lieu du séjour favori du Vice-Roi, confortablement installé dans un palais de modeste apparence, entouré d'un parc contigu au Jardin botanique et donnant sur un joli lac artificiel qui procure sous les ombrages de ses rives verdoyantes une délicieuse fraîcheur.

La visite du Jardin botanique est une de ces belles promenades que l'on n'oublie pas quand on a eu surtout la bonne fortune de la faire sous l'agréable conduite de son aimable et savant Directeur, que tous les Étrangers et particulièrement les Français de passage à Java seront heureux de rencontrer.

La situation pittoresque de ce merveilleux parc ajoute encore aux curiosités botaniques qu'il renferme. Placé en partie sur la pente d'un vallon au fond duquel coule au milieu des pierres un torrent que l'on a intelligemment détourné et dont l'eau a servi à la création de pièces d'eau artificielles, il est encadré au fond du paysage par la masse imposante du Gédé et du Pangerango.

Le Jardin botanique comprend en réalité trois parties distinctes ; la première, celle qui est la plus fréquentée et dont il vient d'être parlé, tient à la ville et au parc du Gouverneur ; sa surface est de soixante-trois hectares ; la seconde est un jardin d'essai d'une superficie de soixante-douze hectares, où sont de vastes pépinières d'arbres et de plantes de tous pays ; et la troisième consiste en une sorte de parc de trente hectares situé à la distance d'environ quatre milles anglais sur le flanc du Gédé ; on y trouve des arbres et plantes des climats tempérés pour qui le climat de Buitenzorg est trop chaud. Ajoutez à cela deux cent cinquante hectares de forêt vierge pour faire des études diverses et des observations.

Et maintenant on ne peut quitter le pays sans passer le plus de temps que l'on pourra y consacrer à la visite de ce parc créé il y a quatre-vingts ans. En circulant dans les allées, soit sous les beaux « canariums » dont le fruit est une sorte de noix et dont la belle ramure dépasse 20 à 25 mètres de hauteur avec un tronc au large pied, soit sous des ombrages plus modestes d'eucalyptus ou encore sous la voûte superbe des banians ou multipliantes avec leurs troncs énormes aux nombreux supports qui sont comme autant de colonnes étayant cette masse colossale ; on remarque le soin tout particulier avec lequel le parc est entretenu, sans cependant qu'on ait apporté de ces aménagements modernes ou de ces décorations mesquines qui pourraient lui enlever l'ampleur de ses sous-bois. Palmiers de toutes espèces aux vastes feuilles découpées, cocotiers aux troncs élancés et aux longues palmes souples, se mêlent à l'arbre à bétel qui semble un frère palmier, à toutes variétés de ficus, à l'arbre curieux dit le palmier éventail, inconnu sous nos latitudes, comme le célèbre « coco des Seychelles » également, à l'énorme fruit accouplé. Des lianes courent d'un tronc à l'autre comme de gigantesques fils d'araignée ; il y en a une, entre autres, véritablement monstrueuse qui mesure plus de 200 mètres de longueur. Certaines semblent des serpents énormes s'accrochant aux branches ou des cordages comme jetés au hasard sur toute cette verdure. Sur les troncs, aux branches, des plantes parasites figurant des greffes bizarres de plantes vertes au milieu desquelles des orchidées viennent naturellement, produisant un effet des plus décoratifs. Aux pieds des arbres et se développant à l'ombre de cette toiture naturelle qui tamise la lumière et surtout l'ardeur dévorante du soleil, toutes espèces d'arbustes et de plantes, comme des fougères arborescentes, ajoutent au charme du paysage. Leur enva-

hissement n'empêche pas cependant de jolies échappées de distance en distance, par lesquelles l'œil va chercher les bleus lointains de l'horizon. Par mesure de précaution on a également placé non loin l'un de l'autre des échantillons doubles de chaque espèce, qui portent tous des étiquettes et sont plantés dans un certain ordre de façon à faciliter les recherches et à instruire systématiquement. Les pièces d'eau renferment aussi, cela va sans dire, de riches et nombreuses variétés de plantes aquatiques, comme on ne peut en voir nulle part ailleurs et dont l'énumération nous entraînerait trop loin. Des spécimens de la famille des lotus offrent de jolies fleurs à côté des vastes feuilles, véritables plateaux, des « Victorias », entre autres ; puis ce sont des nénuphars et une quantité d'autres plantes et fleurs plus ou moins connues. On observe au milieu de cette végétation luxuriante des phénomènes de développement parfois extraordinaires ; c'est ainsi que certains arbres poussent de 3 à 4 mètres par an ; de même pour des roseaux dont la croissance est même encore plus extraordinaire.

Ce vaste parc botanique, dans ses aménagements, offre au visiteur de charmants lieux de repos où l'on peut méditer à l'aise ; c'est ainsi qu'on y trouve des kiosques discrètement perdus dans les verdure ou juchés sur une éminence, dominant le paysage. Enfin dans la partie contiguë au palais gouvernemental on est agréablement surpris à la vue d'une de ces troupes de cerfs et de biches peu farouches, comme on en rencontre dans les parcs anglais. Enfin des serres dites fraîches sont aménagées pour abriter certaines espèces de plantes et fleurs des régions plus tempérées et que brûlerait et dessècherait ce terrible soleil tropical. C'est le contraire de ce qui se passe dans nos pays, où il faut, à l'opposé, augmenter l'action calorifique du soleil et préserver ces représentants de la flore des chaudes contrées contre les atteintes du froid. Comme on a tout prévu dans l'installation de ce jardin botanique modèle, de vastes laboratoires sont aménagés avec soin pour permettre aux savants étrangers de venir se livrer sur place à l'étude des plantes tropicales ; on leur fournit tout ce dont ils peuvent avoir besoin pour recueillir les fruits de leurs travaux, instruments de toutes sortes, installations spéciales, etc., et certains y passent des mois, paraît-il ; ce sont des Anglais, des Allemands, des Norvégiens, ou autres encore ; mais de Français... jamais, nous disait avec un regret touchant l'aimable et sympathique Directeur qui pourtant compte plus d'un ami dans notre monde savant.

A la suite de la ville s'étend un quartier chinois populeux où on

pourra se livrer à d'intéressantes études de mœurs comme à Batavia ; non loin de là on verra des tombeaux de ces pacifiques envahisseurs, en fer à cheval, et élevés sur le même plan. D'une architecture toute semblable ils ne diffèrent que par leur importance et surtout le choix des matériaux et le luxe de l'ornementation.

On ne saurait quitter Buitenzorg sans jeter un coup d'œil sur ses environs enchanteurs qui offrent tant de jolies promenades, comme celle dite de « Batoe Toelis » d'où l'on jouit d'un beau point de vue sur un verdoyant vallon au fond duquel coule un pittoresque torrent, ou encore celle de « Kotabatoe » ou contrée de la pierre, petit établissement enfoui dans la verdure, où l'on trouve des piscines creusées dans le roc, et dont la belle eau claire et limpide invite au bain. On y vient aussi pour se reposer ou faire quelque gai pic-nic, et cette paisible retraite, tenue par un Chinois, est souvent fréquentée par des couples amoureux ou de joueuses bandes de jeunesses. Le voyageur pourra occuper sa soirée par une visite au Cercle de l'Harmonie, où l'on donne souvent des concerts ; et il y sera admis sur une simple présentation.

Bien que la température soit plus supportable à Buitenzorg que sur la côte, il ne s'en suit pas qu'il fasse frais ; le thermomètre monte encore facilement en moyenne à plus de trente degrés centigrades, mais le matin et le soir il s'abaisse un peu, et, après le repos de la nuit, on peut faire quelque agréable promenade, à la condition d'être matinal. Les pluies sont abondantes et les orages fréquents, et c'est un des points de l'île où la quantité d'eau qui tombe du ciel est la plus considérable.

Le touriste pressé par le temps et qui ne pourra jeter qu'un rapide coup d'œil sur l'île et ses principales curiosités, poursuivra sa route par le chemin de fer et à travers la plus jolie contrée, la Suisse javanaise, à laquelle il a déjà été fait allusion, et se rendra directement dans la seconde partie de l'île à Djocjakarta, pour voir les merveilles archéologiques des temples célèbres de Boro-Boedoer et de Brambanan. Mais celui qui désirera se rendre compte du pays fera mieux de suivre une voie moins directe, mais plus intéressante encore, qui lui offrira de beaux paysages dont certains semblent aménagés par la nature pour le charme des yeux.... véritables évocations du Paradis Terrestre ! J'en prends à témoin les voyageurs qui sont allés à Java, et tous sans exception, sont revenus émerveillés de cette luxuriante nature ; l'un d'eux, grand voyageur, qui a visité tous les coins du globe, me disait un jour que c'était incontestablement ce qu'il avait vu de plus beau au

monde ! C'est la région du Punjak, que nous allons traverser pour nous rendre au sanatorium de Sindaglaya et, de là, rejoindre la voie ferrée à Tjiandjoër.

PUNJAK.

Le Gédé. — Sindaglaya. — Tandjoër.

Qu'on me permette de reprendre quelques notes jetées sur le calepin pendant cette délicieuse excursion en voiture de quelques heures. Pour éviter autant que possible la chaleur, dès cinq heures et demie nous partions traversant les faubourgs de la ville et suivant une route au fond de laquelle se dresse le Gédé sur les flancs duquel nous nous élèverons bientôt. Notre voiture légère à deux roues attelée de trois petits chevaux conduits par un cocher chinois avec qui nous avons fait marché croise une suite non interrompue de paysans qui apportent leurs denrées à la ville ; suivant l'usage ils portent suspendus dans deux paniers en balance, qui, ses fruits, dont l'odeur forte se fait sentir à distance, qui, ses légumes..... leurs paniers sont parfois très gracieux et de formes variées ; et avec les costumes plus ou moins complets, aux vives et chatoyantes couleurs, surtout chez les femmes, quels délicieux sujets d'études cela ferait pour un peintre qui ne manquerait pas d'y trouver de ravissants sujets de genre. Jusqu'à notre cocher lui-même, un bon gros Chinois à la face ronde de pleine lune qui a une si drôle de tournure avec sa queue passée sous sa veste, et porte un bonnet passe-montagne avec des rabats sur les oreilles.... Les indigènes sont coiffés pour la plupart de ces chapeaux champignons dont certains atteignent en surface les dimensions d'un véritable parapluie. Parmi ces porteurs, certains sont chargés de bois de chauffage ou de charbon enfermé dans de longs paniers, ou encore des bambous qui sont d'un grand usage dans la construction. Ils joignent la légèreté à la résistance et j'ai ouï dire qu'ils feraient de précieuses pièces de charpente surtout pour les échafaudages. Dans le pays le bambou sert à un autre usage ingénieux ; on en fait des récipients, et il faut voir les porteurs d'eau avec ces vases rustiques, au bout d'une perche, ou les laitiers apportant ainsi à la ville leur précieuse boisson.

Chemin faisant on passe devant des habitations et des jardins échelonnés sur la route et de petits restaurants où les poules viennent

pécorer à l'aise les provisions exposées à l'étalage, sous l'œil bienveillant du marchand qui semble ne prendre garde à cette clientèle sans gêne et peu rémunératrice. On longe ensuite un petit ravin aux flancs abruptes tout garni de plantes plus variées les unes que les autres. A l'altitude de 560 mètres le sanatorium de Gadok nous procure quelques instants d'arrêt pour laisser souffler les bêtes ; il est situé auprès d'un torrent qui va passer à Batavia et sur lequel est jeté un pittoresque pont recouvert.

La montée se poursuit au milieu de plantations de bananiers aux larges feuilles vertes et de cultures ; de beaux ficus projettent sur la route leur ombre bienfaisante, vigoureux spécimens des essences forestières de ces pays. Dans un vallon bien encadré une suite de rizières s'étage donnant l'illusion d'un gigantesque escalier aux marches gracieusement arrondies. A l'époque où l'eau emplit ces terrains cela donne l'impression d'une suite de bassins superposés du plus curieux effet. La route est fréquentée à en juger par les voitures que l'on croise et surtout par les nombreux indigènes qui se découvrent et se rangent sur notre passage. La région est, en effet, des plus peuplées, comme étant une des plus fertiles de l'île. Par-ci par-là un village avec ses cabanes, à la toiture gracieusement élancée semble se cacher dans un bosquet verdoyant à l'ombre des cocotiers, parmi les bananiers et les bambous flexibles au fin et tendre feuillage. Les parois des cases ne sont autres que des nattes et certaines offrent des dispositions variées de jolis dessins. De temps à autre un petit torrent coupe la route ajoutant son charme au paysage et chantant son éternelle chanson. Des animaux circulent aussi, animant le tableau, mais méfiez-vous et n'approchez pas trop près des vaches et des bœufs car ils n'aiment pas l'Européen et j'ai failli l'apprendre à mes dépens. De petites boutiques installées au bord de la route permettent à l'indigène de s'approvisionner ou de se réconforter, mais certes, ces braves gens n'y puiseront pas le germe des appétits et des besoins que crée notre civilisation de soi-disant progrès, pas plus qu'ils n'y prendront le goût déplorable et pernicieux de l'alcool.

Parmi les arbres qui ornent la route, des fougères au tronc sombre et comme calciné portent haut leurs vertes et larges palmes où le soleil met des reflets métalliques. Il n'est pas rare d'en voir qui atteignent plusieurs mètres de hauteur. A la cote de 1.040 mètres nouvelle halte, on attelle des chevaux de renfort, conduits par une corde tenant lieu de mors, et comme la montée s'accroît des hommes nous poussent

à droite et à gauche; c'est dans ce pittoresque équipage que nous atteignons vers 1.200 mètres la forêt vierge (virginale, disait un bon hollandais avec lequel nous avions lié connaissance). Le chemin monte péniblement en lacets, offrant de jolis points de vue et à 200 mètres plus haut, on peut quitter la voiture pour faire un tour en pleine forêt sous le haut couvert d'une véritable toiture de verdure que semblent supporter les fûts gigantesques des arbres à la puissante ramure. Le sentier est étroit et envahi par la végétation à ce point qu'un indigène nous fraye le chemin à coups de « kriss » ce poignard que portent à la ceinture presque tous les insulaires. Il aboutit à un délicieux lac au pied d'un pic tout couvert de son manteau forestier, et littéralement enfoui dans la verdure; avec son onde transparente, véritable miroir, où se reflète son délicieux cadre il évoque le souvenir de quelque page poétique ou d'un beau conte comme celui de « La Belle au bois dormant » avec lequel on a bercé notre jeune imagination. C'est le lac de Talagawarna, un nom du reste qui ne manque pas de charme, et obtient quelque fraîcheur grâce à son altitude élevée de 1.480 mètres. Mais il faudrait une plume plus autorisée que la mienne pour décrire ce site enchanteur, dont on garde un doux souvenir et qu'on ne saurait, je crois, peindre et rendre à sa valeur. Le point culminant de la route dépasse 1.500 mètres et est situé sur la lisière de la forêt; une barrière en bois et un poste de police marque la séparation des Résidences de Buitenzorg et de Tandjoër. La vue s'étend de là superbe, sur la campagne accidentée et la suite de montagnes au-dessus desquelles se dresse le Gédé, aux flancs duquel semblent accrochés des nuages comme de blancs flocons de coton. Une heure suffit pour redescendre retenus par nos hommes sur une pente rapide et en suivant les zig-zag de nombreux lacets, jusqu'à Sindaglaja, où nous sommes vers midi après avoir traversé le marché couvert d'un village établi sur la route elle-même.

Sindaglaja est placé à 1.070 mètres dans une jolie situation sur un contrefort du Gédé; c'est une des meilleures stations sanitaires et il avait été question, paraît-il, de demander aux Hollandais la permission pour nos nationaux de Cochinchine de venir y faire des saisons pour réparer leurs forces épuisées par le climat. Un hôtel-chalet avec ses galeries extérieures en bois et situé au milieu d'un joli jardin, évoque le souvenir de certains établissements suisses. Des pavillons isolés, des villas privées y compris celle du Gouverneur, s'étendent à l'entour dans la verdure de leurs jardins où l'on retrouve des arbres d'essence

européenne comme des sapins et des variétés de pins. De beaux aloès se hérissent de pointes menaçantes. Proche de l'hôtel, un hôpital militaire bien compris, allonge ses bâtiments simples sur la pente ; marins et soldats au petit bonnet de police y vivent fraternellement, venant y respirer un air plus frais et y puiser des forces nouvelles pour résister aux atteintes de la fièvre. Le thermomètre atteint bien encore environ 25 degrés mais la nuit il s'abaisse au-dessous de 20.

C'est de Sindaglaya que se fait l'ascension du Gédé, cette belle montagne qui se dresse au-dessus à 2.962 mètres. On part généralement vers 10 heures du soir et après une heure et demie à deux heures de cheval on atteint la forêt, la montée se poursuit à pied sur un sol souvent glissant, pendant plusieurs heures. On arrive ainsi pour assister au magnifique spectacle du lever du soleil et redescendre ensuite dans la matinée. C'est une excursion qui ne laisse pas que d'être fatigante surtout si on la fait sous la pluie ou sur un sol détrempe. Du sommet, où l'on a dressé une sorte de signal, on jouit d'un beau coup d'œil panoramique sur la région environnante et la résidence de Tandjoër où nous allons descendre. On découvre de là, à l'est le Patoeha (2.366 mètres) qui présente un cratère parfait de forme depuis longtemps endormi et envahi par la végétation ; à quelques kilomètres au nord-est il existe encore un cirque de boue chaude, d'où s'échappent des vapeurs et où le silence est troublé par des détonations plus ou moins violentes. D'autres sommets se distinguent également toujours dans la même direction, comme le Malabar ou « Mont des Roses » de 2.343 mètres, au vaste cratère informe et le Wajang, un peu moins élevé, qui présente une belle solfatare et un petit geyser. Quant au Gédé lui-même, il offre un cratère ébréché de 1.200 mètres de tour, duquel s'échappent des jets de vapeur et où bouillent encore quelques sources d'eau chaude. Une arête le rattache à un cratère plus vaste de quatre kilomètres de circuit, sur le côté duquel se dressent les deux pointes du Sala et du Pangerango. Enfin près de là s'étend un vaste et ancien cratère qui ne mesure pas moins de douze kilomètres de tour sur une profondeur moyenne de 300 mètres. Sur le côté se dresse également un cône d'éruption que la végétation a recouvert. On voit ainsi combien ce sol a été tourmenté par divers cataclysmes qui ont en quelque sorte remanié à diverses reprises ce massif montagneux.

(A suivre).

GÉOGRAPHIE HISTORIQUE & ETHNOGRAPHIQUE

UNE VILLE GRECQUE EN FRANCE ⁽¹⁾

A PROPOS DE LA GUERRE TURCO-GRECQUE

Par M. AUGUSTE DESCAMPS,
Membre de la Société de Géographie de Lille.

I. Sa Religion. — II. Son Origine. — III. Sa Langue.

En me rendant, l'hiver dernier, d'Ajaccio à la forêt vierge d'Evisa, si célèbre par ses arbres géants, je me suis arrêté à Cargèse, petite cité grecque de 1,200 âmes, située, disons-le de suite, à 51 kilomètres du chef-lieu de la Corse.

Comme c'était un dimanche, je me rendis à la messe grecque. Le saint sacrifice fut célébré avec une pompe toute orientale, dans la langue de Démosthène et de saint Basile, par le curé du rite grec uni, M. l'abbé Cotti. (En grec, on dit Κωττις). Pasteur et troupeau suivaient à Maina, dans la Morée, leur pays d'origine, la religion grecque orthodoxe. Ils furent forcés de se convertir au rite grec uni, en débarquant sur le sol de la Corse dans le courant de l'année 1676.

Les détails de leur odyssée et les causes de leur exode, je les narrerai plus loin en détail. Comme le pope précité est le porte-étendard de la langue et de la nationalité ou plutôt du *traditionnalisme* helléniques dans la patrie de Napoléon, je consacrerai le premier paragraphe de ce feuillet à l'ethnographie religieuse de Cargèse.

(1) Suite des monographies : *une Ville française en Allemagne, une Ville belge en Allemagne, une Colonie écossaise en France, une Colonie lilloise en Angleterre.* arues dans le Bulletin de la Société de Géographie de Lille.

Inutile de vous mander qu'à la messe dominicale j'ai adressé au Ciel de ferventes prières — en grec ancien — pour qu'il augmentât encore le tirage de ce *Bulletin*, ainsi que le nombre du monde géographique lillois. Mon formulaire était intitulé *Mikrôn Eukologion* et avait été imprimé à Rome à la *Polyglottou Typographias*. Encore un de ces mots grecs à ajouter à la liste des néologismes formés par nous Français et repris par les descendants actuels de Xénophon et de Démosthène, tels que *telegraphos*, *telephonos* et tant d'autres.

L'excellent pope m'avait offert gracieusement ce missel avec quatre autres volumes qui forment toute la bibliothèque religieuse et scolaire de la petite communauté hellénique.

Le Parnasse cargésien n'est donc pas considérable ; mais le pasteur est un dictionnaire vivant qui se laisse feuilleter avec complaisance par tous les étrangers. Que l'abbé Cotti veuille bien agréer à cette place l'hommage de ma vive gratitude pour les clartés précieuses et les directions utiles qu'il m'a fournies tant sur l'anthropologie historique que sur l'ethnographie religieuse de notre Sparte en miniature.

Pourquoi la moderne Sparte ?

Parce que les ancêtres de nos Cargésiens provenaient de Maïna, en Morée, où le conseil municipal s'intitulait Sénat de Lacédémone ; où l'on parlait dorien, c'est-à-dire lacédémonien ; où, enfin, selon une tradition avérée chez tous les Grecs, le fond de la population était formé d'anciens Spartiates mélangés à leurs antiques rivaux les Messéniens et au reste des familles impériales échappées aux sacs de Constantinople et de Trébizonde.

Comme exemple d'antique dynastie, je citerai la famille de Comnène de Cargèse. M. Jean de Comnène m'a reçu chez lui avec cette hospitalité charmante qu'on ne rencontre qu'en Corse et qui laisse bien loin derrière elle celle tant vantée des Highlanders.

Le chef de notre intéressante tribu, le *protogeros*, pour parler comme à Cargèse, est le dernier représentant du sang des Basileus. M. de Comnène m'a montré à cet effet une reconnaissance positive des prétentions de sa famille par le gouvernement de Louis XVI. Le cabinet de Versailles, en 1787, considérant comme imminente la chute de l'empire turc, avait saisi cette opportunité de tenir en réserve et sous sa main, un prétendant légitime à l'empire grec, s'il venait à être rétabli. Alors, comme aujourd'hui, l'éternelle question d'Orient étant rouverte, tout ce qui touche de près ou de loin à la Grèce était

l'objet de conversations, d'articles, de conférences et de discours. C'est pourquoi j'ai cru l'heure opportune de faire passer sous les yeux de ceux qui veulent bien consentir à me lire, ces simples notes de voyage dans un coin charmant de l'Hellade aussi isolé qu'ignoré, bien qu'elles aient parfois un intérêt rétrospectif et rentrent dans le cadre de la géographie historique.

I.

Quoi qu'il en soit, le jour où le rite grec disparaîtra de Cargèse, la langue et les mœurs grecques disparaîtront aussi. — Le culte byzantin mérite donc qu'on l'examine.

L'abbé Cotti officie avec la pompe et la majesté orientales. Ceux des lecteurs du *Bulletin* qui n'ont pas voyagé dans la sainte Russie ne peuvent aisément s'imaginer l'importance que jouent dans l'église grecque la beauté de la voix du prêtre, sa maestria musicale, sa tenue, sa taille, le soyeux et la finesse de sa barbe, la longueur de ses cheveux bouclés et la richesse de ses ornements sacerdotaux.

Dans nos églises latines, par contre, le lutrin joue un rôle musical plus important que l'officiant; l'avancement n'est pas réservé aux prêtres qui ont la plus belle prestance et la plus belle voix, mais à ceux qui prêchent le mieux.

Personne n'admire plus que je le fais la majesté du plain-chant dans l'église latine; je lui préfère néanmoins le rythme et la mélodie de l'office grec. Peut-être le mélomane a-t-il tort en moi devant le philologue enthousiasmé par la récitation du plus beau langage de l'univers, en tout cas par le plus complet, le plus sonore et le plus régulier dans sa marche.

Les princes russes orthodoxes qui sont légion en Corse — voyage du reste fort à la mode chez tous les peuples, sauf chez les Français — accomplissent tous un petit pèlerinage historique dans notre îlot grec; ils ne manquent jamais de témoigner à l'abbé Cotti leur étonnement, non seulement de la majesté du culte dans une si pauvre bourgade, mais encore de la similitude des rites entre l'Église grecque orthodoxe et l'Église grecque unie.

Ce n'est point en effet dans le rituel, mais dans un point de dogme,

que réside la cause de la querelle qui amena la séparation, au IX^e siècle, entre Photius et le pape Nicolas. L'Église latine enseigne que le Saint-Esprit procède du Père et *du Fils*. Photius prétendait que c'était une impiété, et que le Saint-Esprit procède du Père et *non du Fils*. Cette dispute se rattache à une autre plus ancienne sur la question de savoir si le Fils était consubstantiel ou seulement pareil au Père. En grec, les mots se ressemblent à un *i* près, *omoousios* ou *omoiousios*.

La négation du *Filioque* amena le rejet de la suprématie spirituelle du Pape et, de monocéphale, l'Église grecque devint polycéphale, c'est-à-dire synodale.

La barrière religieuse qui nous sépare des Grecs n'est pas infranchissable et les Commnènes, notamment, cherchèrent plusieurs fois à la faire franchir à leur peuple. Plus les empereurs grecs se virent pressés par les Turcs et plus ils crurent qu'une réunion avec Rome les mettrait à l'abri du péril. Mais leur peuple ne voulut pas les suivre dans cette voie et criait : Plutôt Turcs que Papistes.

Le schisme cessa en 1275, au Concile de Lyon, mais pour peu de temps ; il cessa encore, en 1439, au Concile de Florence, mais pour reprendre peu après. Toutefois, comme le schisme avait son centre au patriarcat de Constantinople, les autres patriarchats d'Antioche, d'Alexandrie et de Jérusalem ne furent pas totalement entraînés dans le schisme : il resta là un troupeau fidèle qui conserva et conserve encore la foi catholique romaine. C'est l'Église *grecque unie*, ainsi appelée parce qu'elle est restée dans l'union avec le Saint-Siège.

En France, on peut suivre les offices du culte oriental, non pas seulement à Cargèse, mais encore à l'église Saint-Julien-le-Pauvre de Paris, vieille église mérovingienne dont le gouvernement de la République a procuré la jouissance à la colonie grecque catholique.

Voici quelques concessions que les Papes font à l'antique constitution ecclésiastique intérieure de l'Église grecque ; je les ai recueillies sur les lèvres du pape de Cargèse et je les reproduis ici à titre d'échantillons d'ethnographie religieuse.

Les prêtres grecs suivent la liturgie de saint Jean Chrysostome ; les latins celle de saint Ambroise. Les différences seraient assez longues à expliquer ici ; résumons-les en disant que la messe grecque se divise en deux parties : 1^o l'ancienne *liturgie des catéchumènes*, à laquelle pouvaient assister ceux qui se disposaient à recevoir le

baptême; 2° la *liturgie des fidèles*, qui comprend le Canon, la Consécration et la Communion de la messe.

Quant à la faculté qui est laissée aux prêtres grecs de dire la messe en grec, elle n'étonnera qu'un petit nombre de lecteurs de ce *Bulletin*, puisque plusieurs de ses abonnés ont vu à Jérusalem célébrer des offices dans la langue chaldéenne, que les chrétiens de Syrie croient être la langue de Jésus. L'idiome des chrétiens ottomans était primitivement le grec; mais son usage est devenu fort restreint, parce que les Turcs arrachaient la langue de ceux qui l'employaient.

Le pain fermenté et non le pain azyme est la matière du Saint Sacrifice.

On ne dit qu'une seule messe par jour dans les églises grecques et deux seulement les jours de fête, sans musique ni cloches. On n'assiste que debout au service divin; c'est seulement à la fête de Pâque que les fidèles s'agenouillent. En priant, on doit se tourner vers l'Orient.

La prédication ne joue dans le culte grec qu'un rôle secondaire, le prêtre devant surtout prêcher par l'exemple et se distinguer ensuite par ses lumières.

Les prêtres grecs peuvent se marier. L'abbé Cotti est resté célibataire; mais plusieurs de ses prédécesseurs étaient entrés dans les liens du mariage, ou tout au moins étaient fils de prêtres mariés.

Les prêtres grecs catholiques de Naples et de Sicile se marient.

Il existe un flot ethnique de 15,000 Hellènes dans la Calabre et un autre flot similaire de 30,000 personnes dans la Sicile. La grande Grèce dont la fondation remonte aux Troyens chassés de leur pays, a conservé un caractère traditionnaliste fortement accusé, malgré l'italianisation politique des Deux-Sicules. Le célèbre ministre du roi Humbert, M. Crispi ou Κρίστις, est originaire de cette communauté particulière; ce qui ne l'empêche pas d'être italianissime et irrédentiste.

Je ferme ma parenthèse sur les Grecs italiens et je reviens aux Grecs français et à leur chef l'abbé Cotti. Celui-ci m'a raconté qu'au sortir du Collège grec de la Propagande à Rome, il avait eu l'honneur d'être reçu par le Pape Léon XIII, et que Sa Sainteté l'avait félicité de n'avoir pas usé de la tolérance du mariage, comme ses condisciples réco-italiens.

A ce propos, notons que l'Eglise grecque prescrit le mariage du prêtre avec une vierge. Elle lui interdit le mariage avec une veuve,

de même qu'un second mariage. Le Patriarche ni les évêques ne peuvent prendre épouse. Le Patriarcat se compose de 4 archevêchés et de 18 évêchés.

Mais Rome voit ce point de la discipline ecclésiastique orientale d'un mauvais œil, et le Saint-Père envoya à l'abbé Cotti — parce qu'il ne s'était pas engagé dans les liens du mariage — une magnifique iconostase de 10,000 francs, représentant les vingt saints les plus vénérés de l'Église grecque : saint Spiridion, saint Basile, saint Jean Chrysostome, saint Démétrius, etc.

L'iconostase dont il a été un peu parlé, comme de toutes les choses russes, à l'occasion du voyage de M. Félix Faure en Russie — tire son étymologie des images saintes dont elle est décorée et présente l'aspect d'un vaste portique.

Trois portes sont pratiquées dans ce portique : celle du milieu se nomme la porte sainte. A l'angle droit se doit trouver, si possible, la sacristie ; la porte droite de l'iconostase y donne accès. A l'angle opposé, est un petit autel nommé *Prothèse*, sur lequel le prêtre grec, avant les saints Mystères, prépare la matière du Sacrifice.

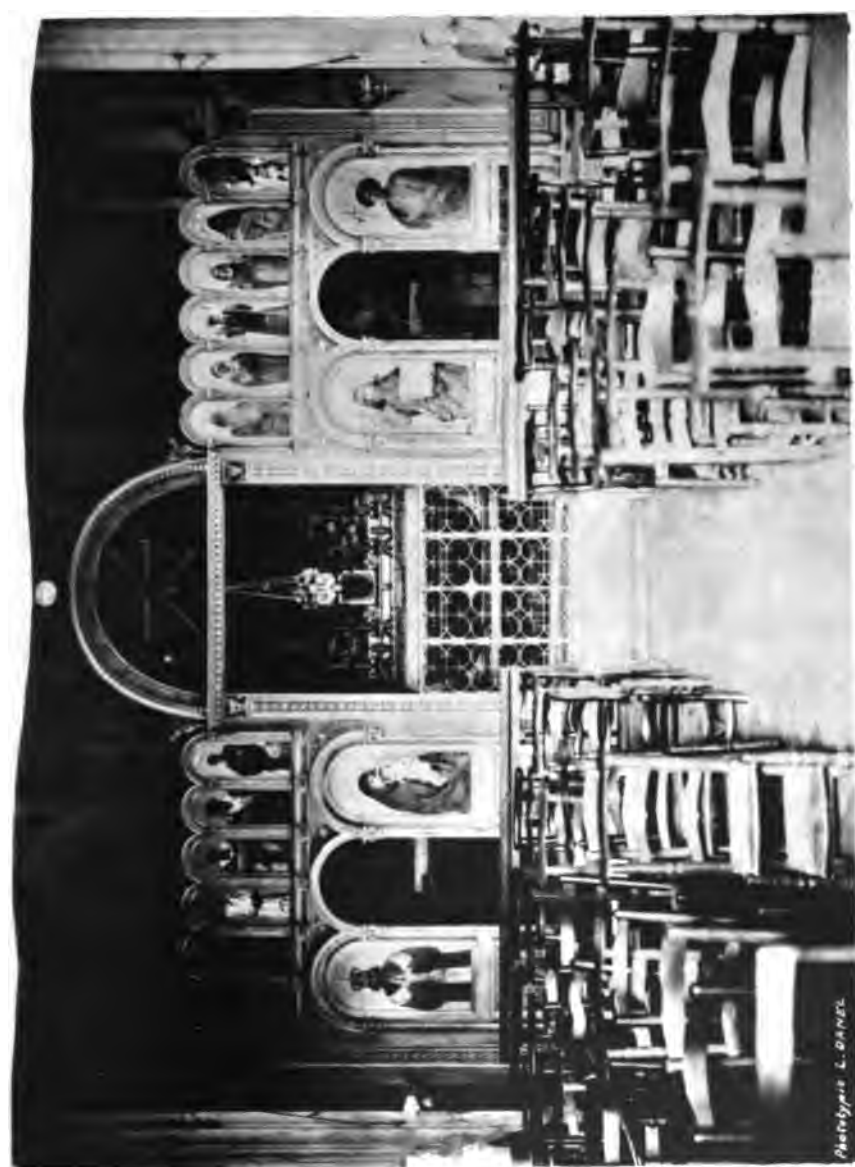
A propos des icones, notons en passant que le Grec, même catholique, est un tantinet iconoclaste, en ce qu'il n'admet que les images adhérentes au mur et rejette les statues ou images en relief.

Les saints postérieurs au schisme de Photius ne sont pas invoqués dans l'Eglise orientale catholique. Ainsi, par exemple, saint Thomas d'Aquin et saint Vincent de Paul ne sont pas mentionnés dans les eucologes grecs.

Le saint le plus prié en Grèce et par suite à Cargèse, est saint Spiridion (saint Esprit). Le jour de sa fête, les travaux cessent à Cargèse, même parmi les Latins, qui redouteraient un châtement du saint s'ils labouraient leurs champs et se livraient à leurs occupations journalières. Je ne puis passer sous silence l'existence de l'Église latine, qui ne voit point de mauvais œil le temple oriental qui se dresse devant elle. Bien loin d'être comme chien et chat, le curé et le pape ressemblent à deux frères tendrement unis, qui arrivent au même but par des sentiers différents.

Mêmes sentiments du reste chez les laïques.

Pendant de longues années, les Grecs furent, il est vrai, en guerre avec les Corses, qui n'aiment pas les immigrations étrangères dans leur île — comme ils l'ont fait voir même dernièrement aux Acadiens transportés là-bas, — et aucune alliance entre les deux races grecque



ICONOSTASE.

Phototype L. GANGE.

et corse ne se produisait. Aujourd'hui, les choses ont bien changé de face et les descendantes de la belle Hélène ne sont pas sourdes aux prières d'amour des étrangers. Non seulement on voit à Cargèse des métis greco-corses, on y compte aussi de nombreuses familles qui sont venues de toutes les parties de l'île, fuyant les maquis et attirées par la culture intense de la colonie grecque, unique là-bas.

Néanmoins, il est de bon ton à Cargèse d'être Grec d'origine et de langue. Le métis suit l'Église grecque, s'intitule *πολιτης*, appelle à l'athénienne sa pauvre bourgade *πολις* et donne à ses concitoyens latins de toute classe la dénomination de paysans (en corse *paysanni*), que les insulaires acceptent du reste avec une parfaite bonne grâce, malgré leur susceptibilité proverbiale. Je me rappelle un petit Cargésien dont le père était latin, qui me dit en corse : *Io sono greco*.

Je reprends l'énumération des différences entre l'Église grecque unie et la latine.

Dans la première, on ne voit pas plus de confessionnaux que de chaises. La partie supérieure renferme une galerie où les femmes assistent à l'office divin, tandis que les hommes se tiennent en bas. La sacristie tient lieu de confessionnal. Les femmes y accèdent par la galerie supérieure qui se prolonge dans la sacristie.

Le Baptême se fait par immersion et s'administre avec la Confirmation.

La Communion s'administre sous les deux espèces.

Sous l'espèce du vin, elle se pratique au moyen d'une cuiller qu'on plonge dans le calice et sur laquelle toutes les bouches posent leurs lèvres. Outre la répugnance à vaincre, il y a danger d'effusion.

Les Cargésiens ont quatre carêmes : le premier est celui de l'Avent et il dure 40 jours ; le second est celui de Pâques ; le troisième celui des Apôtres, qui finit à la fête de saint Pierre ; enfin le quatrième commence quinze jours avant l'Assomption.

Ils font le signe de croix de droite à gauche, parce que le Christ présenta d'abord le côté droit à ses bourreaux.

L'abbé Cotti a conservé l'ancien costume sacerdotal ; ses chasubles à l'antique au lieu d'être échancrées sur les côtés se relèvent sur les bras ; mais il n'a ni aubes, ni surplis, ni étoles, ni chappes, ni bonnets carrés ou barrettes. Il est coiffé d'une toque qui ressemble à un chapeau sans rebords.

Si je me suis étendu un peu longuement sur le culte de Cargèse,

c'est qu'il a avec le rite moscovite des ressemblances frappantes et que tout ce qui touche à la Russie est encore d'actualité.

Je parlais tout à l'heure de l'iconostase, ce n'est point la seule curiosité de l'église de Cargèse ; je trouve une attraction plus grande à trois tableaux apportés de Maïna en Corse par les Grecs ; ils représentent des saints en grande vénération chez leurs ancêtres ; ils ont aussi la naïveté des premiers âges de la peinture et c'est un farouche Maïnote qui a posé pour représenter le doux saint Jean.

J'ignore pourquoi les guides Baedeker et Joanne disent que le temple grec est sans aucun intérêt. Ils se contentent de mentionner la chapelle construite par Mgr Stephanopoli, archevêque grec de Philippines et originaire de Cargèse, ainsi que les ruines du château et de la caserne construits par M. de Marbeuf, gouverneur de la Corse sous Louis XVI et fondateur de Cargèse.

Le château et la caserne furent détruits à la Révolution française quand la Corse se souleva avec Paoli contre la Convention, qu'elle avait appelé à sa barre et qui lui répondit en constituant un gouvernement autonome et indigène, dont la devise était la Corse aux Corses.

Pour expliquer cet acte de vandalisme, il nous faut prendre les choses par le commencement et donner la genèse de la colonie grecque.

II.

Cargèse doit son origine à une colonie de Maïnotes qui fut établie d'abord à Pamia, à quelques kilomètres de Cargèse, par le gouvernement génois, dans le courant de l'année 1676.

Maïna est la capitale de cette partie de la Morée où exista jadis l'illustre République de Sparte. Les Turcs avaient envahi la Morée et 800 Maïnotes qui voulaient garder intactes leurs traditions et leur foi, — et désireux de ne pas avoir la tête tranchée par les cimenteries ottomans, — se sauvèrent sur un navire jusqu'à Gènes, où ils reçurent l'accueil le plus gracieux et le plus hospitalier, ils négocièrent ensuite avec le Sénat les conditions d'un établissement sur son territoire.

Le gouvernement fit choix de la Corse et transporta les Grecs sur les plages de Paomia, qui étaient un territoire national.

La colonie hellénique immigrée dans l'île se distingua par son loya-



LE POPE.



SAINT JEAN-BAPTISTE MAINOTE.

lisme envers le Sénat de Gênes, puis envers le roi de France quand il reçut plus tard la Corse de Gênes qui n'en pouvait rien faire. Les Grecs furent pour leur fidélité, fréquemment en guerre avec les Corses, qui furent ingouvernables jusqu'à l'avènement sur le trône de France du grand homme qui réunissait au plus haut degré, dans sa personne, les caractères distinctifs de leur nation.

En 1731, les Corses réussirent à chasser les Grecs de Paomia et les obligèrent à aller dresser leur tente à Ajaccio, à l'ombre du drapeau génois. Les Grecs y demeurèrent jusqu'en 1774, conservant, avec la langue de leurs pères, leurs mœurs propres, leur costume original et leur Église particulière, qui est située dans un site ravissant, la corniche d'Ajaccio. La route en question est taillée dans le granit, à la base de montagnes superbement boisées qui tombent presque perpendiculairement sur le rivage du golfe d'Ajaccio, et elle longe toutes les sinuosités d'une côte aux merveilleuses dentelures.

Si vous hivernez à Ajaccio, poussez une pointe jusqu'à la chapelle des Grecs, soit en voiture ou à vélodipède. C'est dans le programme de l'excursion classique aux Iles Sanguinaires.

Nos Grecs étaient les enfants chéris des Ajacciens, qui étaient Gênois de race; mais ils s'étaient attiré l'inimitié, la vendette d'une peuplade voisine, les Mezzaniens, qui tuaient sans pitié les fils de Léonidas, reconnaissables à leur robe et à leur bonnet orné de gland. Les Grecs ne pouvaient user de représailles, les Mezzaniens n'étant reconnaissables à aucun signe particulier, et ils renoncèrent à leur costume qui leur était bien cher, mais moins cher pourtant que leur existence. Ceci se passait peu de temps avant l'arrivée du corps expéditionnaire dépêché par Louis XV au secours des Gênois, et qui se changea en armée d'occupation.

Les Corses plièrent sous le nombre. Quand l'île méditerranéenne fut incorporée en 1769 à notre pays, les chefs de la colonie hellénique portèrent leurs réclamations territoriales jusques au pied du trône, en demandant leur rétablissement à Paomia. Celles-ci furent accueillies avec toute la faveur que méritaient des sujets victimes de leur fidélité à l'autorité légitime. Mais la Couronne préféra fonder une nouvelle concession à la pointe de Cargèse, terrain très fertile aux portes d'Ajaccio, port naturel très sûr où l'on pouvait leur porter secours contre leurs belliqueux voisins.

En 1774, M. de Marbeuf, gouverneur de la Corse, fit construire le

village, l'église et l'école hellènes de Cargèse par des soldats du génie appartenant au corps d'occupation, et 110 familles maïnotes vinrent s'y établir sous la conduite du capitaine Georges de Comnène. J'ai couché dans son lit chez M. Jean de Comnène, mon hôte et son descendant. La maison, dans un intérêt stratégique et administratif, fut construite par M. de Marbeuf, en surélévation des autres habitations, de sorte que je jouissais de la fenêtre du capitaine Georges, d'un panorama splendide sur le village et sur le golfe admirable de Cargèse.

Cargèse fut bientôt appelé le jardin de la Corse. Les arbres fruitiers de la plus excellente qualité, les légumes les plus savoureux, tout fut planté, semé et vint à miracle dans toutes les dépendances de la colonie. Les céréales surtout, sont encore aujourd'hui d'une beauté et d'une qualité si supérieures, qu'on vient en acheter de tous les points de l'île.

Cargèse était devenu un Eden au milieu d'un désert (la plus grande partie de la Corse reste en friche, le goût et l'habitude des armes condamnant la population à l'oisiveté). Des escarmouches eurent lieu entre les Cargésiens et les Vicolésiens, leurs voisins, qui aimaient à faire parler la poudre et qui étaient jaloux de la prospérité naissante de la nouvelle colonie.

Les Vicolésiens mirent à profit les fluctuations politiques qui survinrent à Paris, en 1814 et en 1830 et qui mirent en désarroi le gouvernement civil et militaire de la Corse. Ils ne réussirent pas néanmoins à anéantir la colonie grecque.

L'animosité des Corses et l'enseignement à l'école enfantine de l'idiome d'Homère ont conservé dans la langue et la physionomie des Cargésiens, le cachet distinctif qui révèle une origine étrangère.

Un facteur éloigné a contribué à ce que le rameau détaché du grand tronc hellénique ne se desséchât pas : je veux parler de la fondation de la Nouvelle-Cargèse en 1874, à Sidi-Merouan, dans la province de Constantine (Algérie).

Le préfet de Constantine ne voulait dans la concession que des purs Grecs de Cargèse et en refusait l'accès aux métis, ainsi qu'aux Latins.

Beaucoup de Cargésiens passent quatre années à Sidi-Merouan, laps de temps au terme duquel ils ont le droit de céder leur mise en culture à des congénères et de revenir à l'ancienne Cargèse.

On sait que l'élément arabe est absolument réfractaire à toute alliance conjugale avec les *Roumis* de toute race ; les Grecs ne peuvent donc rechercher d'épouse en dehors de leur communauté.

De plus, dernièrement un médecin en renom de Marseille, le docteur Metaxas, généreux phillèllène, a subventionné pendant quelque temps dans notre Argos en miniature, un professeur de Grèce, originaire d'Athènes, le docteur Phardys, qui s'était fait beaucoup aimer des Cargésiens par les soins intellectuels et médicaux qu'il leur donnait.

Mais certains esprits ont craint l'hellénisation trop complète de notre îlot ethnique, et M. Phardys a été remplacé à l'école primaire par M. Stephanopoli, qui est aussi un traditionnaliste, mais seulement un greco-corse. Il enseigne la langue d'Homère plusieurs heures par semaine. Ce professeur est l'auteur d'un tableau assez curieux que je vais donner dans le paragraphe suivant.

III.

A Cargèse, le sexe fort s'appelle Polymène; Georges, Étienne, Démétrius, Basile, Pétros, Pavolos, Constantin; le beau sexe: Hélène, Stamate, Paraschevine, Théodora, Sevastino, Bassilicône, Panoria, qui était le prénom de la mère de la célèbre duchesse Junot l'Abrantès, native de Cargèse.

Voici maintenant une liste des principales familles de Cargèse, avec l'italianisation de leurs noms et la traduction française des noms grecs en regard. Ce morceau philologique est l'œuvre de M. Stephanopoli, instituteur de Cargèse :

ανδιωττις,	Candiotti,	de Candie.
αποδιμακης,	Capodimacci,	Petit chef de peuple.
οριαζις,	Corizzacci,	Petite fille.
ατζαρα,	Catsarà,	Frisé, prostitué.
ορφωττις,	Corfiotti,	de Corfou.
ουαλακης,	Cualacci,	Portefaix.
ουαρωττις,	Couvariotti,	Fabricant de pelotes.
ακακης,	Dragacci,	Dragon.
αγγολακης,	Frangolacci,	Européen occidental.
εμγγακης,	Frimigacci,	Fourmi.
αρεακης,	Garidacci,	Écrevisse.
οναλακης,	Gonnellaci,	Fourrure.
μορς,	Medici,	Médecin.
μουρσο,	Medourio,	Scorpion.

Μαυροδακτής,	Maurodacci,	Petit noir.
Πετροδακτής,	Petrolacci,	Petit Pierre.
Πολιτρονακτής,	Poltronacci,	Fauteuil.
Παπαδακτής,	Papadacci,	Petit prêtre.
Πεταγλιδάκτής,	Petaglidacci,	de Petalidi (village de Morée).
Στεφανοπουλος,	Stephanopoli,	Fils d'Étienne.
Ρεγατζάκτής,	Regazzacci,	Enfant trouvé.
Βολιμακτής,	Voglimacci,	Petit plomb.
Βλαχακτής,	Oualacacci,	Petit imbécile.
Ζαννετακτής,	Zannetacci,	Petit Jean.
Ζιμακτής,	Zimacci,	Soupe, levain.

On remarquera que le diminutif *της* que les Grecs prononcent *kis* — et non pas *kès*, selon la phonétique introduite dans nos écoles par Érasme, — a été transformé par les Corses en *cci* (pron. tchi), le son du *x* étant trop guttural pour des palais italiens.

B se prononce comme notre v : Βολιμακτής, *rolimakis*, en dialecte corse voglimacci.

Γ se prononce comme le g doux français.

Δ comme le th doux des Anglais dans le mot *that*.

Θ comme le th fort des Anglais dans le mot *think*.

Υ comme y français et non pas comme u.

X sonne comme dans le pronom allemand *ich*.

C'est en langue grecque que les Cargésiens ont adressé une dépêche de félicitations au roi des Hellènes, dès le début de la guerre russo-turque. L'œuvre de dénationalisation grecque est absolue néanmoins chez nos colons et ils rivalisent avec les autres Corses dans l'amour ardent de la patrie française. C'est un coin de Grèce où le panhellénisme ne fleurira jamais.

Je termine par une réflexion philologique : les Corses qui affrontent plus péniblement que les continentaux français les épreuves du baccalauréat, ne pensent pas assez souvent qu'ils ont sous la main, dans le fait de l'existence de notre îlot ethnique grec, un outil bien simple et bien facile pour apprendre la langue d'Homère et devenir des Hellénistes extrêmement distingués. Pourquoi les refusés à l'épreuve de Juillet pour connaissance superficielle de Démosthène et de Pindare, ne passent-ils pas leurs vacances sur la plage délicieuse de Cargèse,

foyer intense d'hellénisme, au lieu de faire une villégiature dans la forêt de Vizzavona ?

Je prévois votre objection. — Eh bien, malgré certaines idées ayant cours en France, il n'y a qu'une langue grecque. Écoutez un professeur très connu : « Les modifications que notre langue a subies sont tellement insignifiantes qu'on pourrait affirmer qu'entre la langue de Xénophon et la langue actuelle d'Athènes et de Constantinople, il y a moins de différence qu'entre le français d'aujourd'hui et celui d'Amyot ou de Montaigne. » (Préface de la grammaire grecque moderne de M. Spindis. Athènes, chez Sakellarios).

(A suivre).

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

M A I.

3. — LILLE. — Conférence de M. Maurice Verstraete sur *La Russie industrielle l'Exposition de Nijni-Novgorod*.

4. — PARIS. — Incendie du Bazar de la Charité rue Jean-Goujon ; plus de 100 morts, nombreux blessés.

5. — GRÈCE. — L'armée grecque est battue à Pharsale.

6. — SICILE. — Mort du duc d'Aumale à Zucco.

7. — BELGIQUE. — Le recensement donne 6,405,886 habitants.

8. — AUTRICHE. — Le Reichsrath repousse la demande de mise en accusation du cabinet Badeni, formée par les libéraux allemands, au sujet des ordonnances hongroises.

9. — GRÈCE. — Les Turcs occupent Volo.

10. — GRÈCE. — La Grèce, après avoir rappelé de Crète le colonel Vasso, demande la médiation des grandes puissances.

11. — SOUDAN FRANÇAIS. — Traité de protectorat signé avec les Touaregs de l'Adrar.

12. — GRÈCE. — Les Grecs, qui ont envahi une seconde fois l'Épire, sont battus à Pindos après un combat acharné.

13. — GRÈCE. — La Porte fixe les conditions de la paix avec la Grèce. Elles sont jugées inacceptables par les puissances.

14. — GRÈCE. — Les Grecs sont battus à Domokos.

18. — GRÈCE. — Sur la demande du Tsar le Sultan donne ordre de suspendre les hostilités.

18. — SUÈDE. — Départ à Gothembourg de l'expédition Andrée, qui se rend au Pôle en ballon.

19. — SOUDAN FRANÇAIS. — Occupation de Say.

24. — ANGLETERRE. — 78^e anniversaire de la naissance de la reine Victoria.

24. — MAROC. — Arrivée de l'ambassade marocaine à Paris.

25. — LILLE. — *Société de Géographie*. — Conférence de M. E. Grosclaude : *Un tour à Madagascar*.

26. — GRÈCE. — La Grèce rappelle le colonel Vassos ; les dernières troupes grecques quittent la Crète.

28. — CORÉE. — Conventions signées à Séoul (2 mai 1897) et à Moscou (28 mai) entre la Russie et le Japon, réglant la situation de ces puissances en Corée.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

ASIE.

Le Transsibérien. — Le premier tronçon du Transsibérien est livré à la circulation depuis le 1^{er} avril. On met six jours et six nuits de St-Petersbourg à Tomsk.

Les voitures sont construites avec les derniers perfectionnements et les trains renferment un restaurant, une bibliothèque et un salon, avec piano, paraît-il. C'est, pour ainsi dire, un hôtel roulant. L'éclairage est électrique.

La ligne sera prochainement ouverte jusqu'à Irkoutsk.

Japon. — LES ÎLES BONIN ET LEUR POPULATION. — Le Japon vient d'envoyer quelques-uns de ses ingénieurs aux îles Bonin, pour faire connaissance avec cette nouvelle possession ; et il est probable que cette visite aura été particulièrement désagréable aux habitants de ces îles.

Les îles Bonin ou Ogasavara, font partie de l'archipel qui s'étend entre Formose et le Japon. Il s'y était établi, paraît-il, depuis un certain nombre d'années, toute une colonie d'étrangers, déclassés pour la plupart, des *Outlaws*, ayant fui la civilisation dont ils étaient les ennemis ou les victimes, et vivant là en gens indépendants, au milieu d'un pays fertile, sous un beau ciel, exempts d'impôts et loin

de toute autorité officielle gênante. C'étaient des Français — et d'après notre vice-consul à Formose, de qui la Société de Géographie a tenu ces détails, les Français y seraient en majorité — des Anglais, des Italiens, des Espagnols, des Scandinaves et des Américains.

La mission japonaise dit qu'elle a trouvé parmi eux des gens dont l'allure et les manières dénotaient une éducation distinguée et qui paraissaient avoir été reconnus chefs par leurs compagnons.

Des missionnaires européens des deux sexes avaient fondé dans cet archipel quatre écoles, qui receivaient un grand nombre d'enfants. Une Compagnie de navires japonais relâchait six fois par an aux îles Bonin. On a promis aux habitants un service mensuel, dont ils se soucient sans doute fort peu ; car, si ce pays de cocagne est mis dans le courant de la civilisation, il va falloir renoncer à tous les avantages que nous disions tout à l'heure, et, vraiment, c'est ne pas avoir de chance.

Quoi qu'il en soit, il serait curieux de connaître la singulière langue composite que l'on parle là-bas.

AFRIQUE.

Dahomey-Niger. — OCCUPATION DE L'HINTERLAND. — L'occupation française au Borgou et dans tout l'hinterland du Dahomey, est aujourd'hui partout effectuée. A Nikki, où le roi cédant, dit le *Temps*, à des excitations du dehors, était soulevé et fut tué, est installée une garnison de 200 hommes. A Kandi, Kouandé, Kayoma se trouvent des garnisons de 100 hommes. A Boussa, 80 hommes ont été installés par le lieutenant de vaisseau Bretonnet. Le capitaine Audouard a fait occuper la rive droite du Niger et a placé des postes de 50 hommes à Koufoua, Gomba, Ilo, Madécale et Karimama. Près de Say, l'îlot de fort Archinard, s'était établi le lieutenant de vaisseau Hourst, a été occupé par 300 hommes. Enfin, deux nouvelles compagnies de tirailleurs de 150 hommes chacune, doivent partir de Dakar pour renforcer les troupes du Borgou. Le chef de bataillon Courty, qui réside à Nikki, commande à toutes ces troupes. MM. Bretonnet et Audouard devant s'embarquer le 25 février pour rentrer en France, sont remplacés, le premier, par le capitaine Chabert à Boussa, le second, par le capitaine Duhalde à Kouandé. A Kouandé commande le capitaine Dumoulin. Enfin, le Gourma est placé sous les ordres de l'administrateur Molex.

Afin de faciliter les communications, trois routes partent de Carnotville vers l'intérieur : l'une sur Ilo, par Nikki et Boussa ; une autre sur Ouagadougou par Kouandé et Fada-N'Gourma ; une troisième sur Say, s'embranchant sur la précédente à Koncobiri.

Le télégraphe qui, de Kotonou, desservait Abomey et Carnotville, atteint Niangara en décembre 1897. Il doit être actuellement à Kouandé et arrivera sans doute à Ouagadougou dans six mois.

Ainsi, sous l'énergique impulsion du gouverneur du Dahomey, M. Ballot, l'hinterland est aujourd'hui bel et bien Français.

Afrique orientale anglaise. — EXPÉDITION MACDONALD. — Les tribus soudanaises révoltées de l'expédition que dirigeait le major Macdonald, sont dirigées à Lubwas-Usaga. Plusieurs combats ont eu lieu entre les troupes du major et les rebelles, mais sans que ces derniers aient pu être délogés de leurs

positions. D'après une dépêche de Zanzibar (10 janvier), les nouvelles du major Macdonald envoyées de l'Usoga, le 19 décembre, annoncent qu'un nouveau combat a été livré. Le lieutenant Macdonald, frère du major, et un missionnaire ont été tués. Des renforts ont été expédiés de la côte. Déjà, le mois précédent, le gouvernement britannique avait envoyé à Mombassa, un contingent important de troupes de l'Inde. Ces soldats étaient destinés à renforcer l'expédition Macdonald, mais les événements de l'Ouganda, où plusieurs des postes soudanais ont fait cause commune avec les révoltés, ont nécessité tout d'abord leur envoi dans ce pays. Il a été décidé, en outre, que des sous-officiers de l'armée régulière seraient envoyés pour encadrer les troupes indigènes de l'Ouganda.

M. Jackson, commissaire du gouvernement, qui avait été grièvement blessé dans le premier combat livré par les rebelles, est actuellement en bonne voie de guérison.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

EUROPE.

L'Allemagne puissance maritime. — L'Allemagne va devenir une grande puissance maritime. Le gouvernement allemand ayant réussi à s'entendre avec le centre catholique, qui fait la majorité dans l'assemblée, il est aujourd'hui certain que le Reichstag adoptera le projet de loi concernant l'augmentation de la marine de guerre et le *septennat maritime*. Dans sept ans, l'Allemagne aura 17 cuirassés de premier rang, 8 garde-côtes cuirassés, 9 croiseurs de premier rang, 26 croiseurs de second rang, avec une réserve de 2 cuirassés, de 3 grands croiseurs et de 4 petits croiseurs. Elle pourra armer deux puissantes escadres et une division de réserve.

Pour pouvoir mettre en ligne, dans sept ans, cette flotte formidable, elle dépensera un milliard de marks, soit douze cent cinquante millions de francs. C'est une grosse somme. Mais l'Allemagne s'estime assez riche maintenant pour se payer la gloire d'être une grande puissance maritime, marchant de pair avec la France et ne faisant pas trop mauvaise figure à côté de l'Angleterre.

Le motif invoqué par le gouvernement allemand pour obtenir le vote du milliard de la flotte de guerre est la nécessité de protéger dans le monde entier le commerce de l'Allemagne. L'exposé des motifs sur lequel le gouvernement impérial appuie sa demande de crédits pour l'augmentation de la flotte allemande fait valoir, comme principal argument en faveur de l'accroissement de la marine de guerre, l'extension des intérêts allemands sur toute la surface du globe.

Il est certain que le commerce maritime de l'Allemagne a pris un merveilleux essor depuis la guerre, [et surtout depuis les travaux importants faits pour l'amélioration du port de Hambourg et le développement des voies navigables intérieures. Aujourd'hui, le commerce maritime allemand constitue environ soixante-cinq pour cent de tout le commerce extérieur de l'Allemagne.

Dans ce dernier quart de siècle, le tonnage de la navigation internationale allemande, a augmenté de *cent vingt-cinq pour cent* ; et si l'on examine cette augmentation au point de vue des pays de destination, on constate que c'est surtout le commerce avec les pays d'outre-mer qui a prospéré, ce qui offre le double avantage de procurer à la population allemande les produits exotiques dont elle a besoin et de fournir aux fabricants et négociants allemands des débouchés rémunérateurs.

Les pavillons de Hambourg et de Brème qui, il y a trente ans, étaient à peu près inconnus, sillonnent maintenant toutes les mers. Le tonnage de la marine marchande allemande, dont les navires se construisent de plus en plus sur chantiers allemands, a *triplé* depuis 1871.

Enfin il ne se trouve guère un point du globe ayant quelque importance sous le rapport du mouvement des affaires, où des négociants allemands ne soient établis ; et c'est par *milliards* que se chiffrent aujourd'hui les capitaux allemands engagés dans des entreprises à l'étranger.

Pourquoi l'Allemagne a-t-elle pu développer dans de vastes proportions son commerce maritime, tandis que nous arrivons péniblement à maintenir le nôtre et conserver les positions acquises ? Est-ce parce que les commerçants allemands sont plus intelligents que les nôtres ? Non : c'est que l'Allemagne a une *méthode commerciale et économique* meilleure que la nôtre. M. Maurice Schwob a écrit dessus une brochure d'un lumineux bon sens, intitulée *La Méthode scientifique du commerce et en industrie*.

Notre distingué confrère compare la méthode appliquée par l'Allemagne à la méthode appliquée par la France, en ce qui concerne les ports pour la grande navigation.

En France comme en Allemagne, on sait que la première condition pour avoir grand commerce maritime, c'est d'avoir de bons ports. Conformément à ce principe, on a dépensé des millions, en France comme en Allemagne, pour agrandir et améliorer les ports. Seulement en France, on a créé des ports tout le long des côtes. En Allemagne, on a procédé tout différemment :

Dans l'application, écrit M. Schwob, l'Allemand examine sa côte, dresse, pour points intéressants, des cartes mathématiques de *zones d'influence*, tant au point de vue des chemins de fer qu'au point de vue des rivières et canaux. Puis, quand il a trouvé un point qui commande un « hinterland », un arrière-pays, considerable, il ne s'en tient pas là, il examine la valeur de cet hinterland. Si ce sont des steppes ou des déserts, leur dimension importerait peu. Il faut donc étudier la valeur agricole, commerciale et industrielle de la zone commandée par le port choisi.

Tout cela fait, on marche à coup sûr. Inutile de lésiner sur les millions, on est sûr du résultat : mathématiquement on rentrera dans ses fonds. Dès lors, au lieu d'éparpiller la dépense sur des points arbitraires et pour des considérations politiques, on agit par grandes masses aux points voulus, on y verse des centaines de millions, mais on crée Hambourg, on ressuscite Brème.

Le succès était certain, parce qu'on a en réalité respecté la théorie du moindre effort, de la moindre dépense, tandis que nous appliquions celle des petits paquets : au hasard de la fantaisie politique. »

Vous voyez la différence.

Le principe : Pour favoriser le commerce et l'industrie, il faut réduire au minimum les frais de transport des marchandises ; voilà ce qui est indiscutable. Les moyens de transport modernes sont par excellence les chemins de fer ; voilà

ce qui n'est pas moins certain. Seulement, il faut distinguer : Les chemins de fer sont bien le moyen de transport moderne s'il s'agit de marchandises chères ou qu'il faut transporter rapidement. Mais s'il s'agit de matières lourdes et encombrantes pouvant supporter de longs délais pour le transport, c'est la voie navigable qui est l'auxiliaire indispensable de la voie ferrée. C'est ce qu'on a reconnu en Allemagne ; c'est ce qu'on n'a pas voulu admettre en France.

En Allemagne, le ministre des chemins de fer demande lui-même la création de canaux pour débarrasser la voie ferrée du transport ruineux des matériaux encombrants. En France, dans certaines administrations, on se montre systématiquement hostile à la création des grandes voies navigables, de peur que ces voies navigables n'enlèvent aux chemins de fer une partie de leur trafic et ne fassent baisser leurs recettes.

Des deux méthodes quelle est la meilleure ? Les résultats dans les deux pays l'indiquent très clairement : Malgré le développement qu'a pris notre réseau de chemins de fer, les ports auxquels aboutissent nos grandes lignes ne voient pas s'accroître leur mouvement commercial, tandis que le magnifique réseau des voies navigables que les Allemands ont créé à l'intérieur de l'Empire contribue pour une bonne part à la prospérité de Hambourg, qui est devenu le premier port commercial du continent européen.

Non, les commerçants allemands ne sont pas supérieurs aux commerçants français. Les soldats allemands non plus ne sont pas supérieurs aux soldats français. Mais l'Allemagne a une meilleure méthode que la nôtre pour le commerce et l'industrie, comme elle a eu une meilleure méthode pour la guerre.

Ce n'est pas le personnel qui est mauvais chez nous : c'est la méthode.

ASIE.

La culture du coton au Tonkin. — De la *Revue coloniale* :

« La culture cotonnière est surtout développée dans la province de Mam-Din. La variété cultivée par les indigènes est de petite taille (0 m. 30 à 0 m. 50 de hauteur), annuelle et ne donne que des capsules de faibles dimensions.

La durée réduite de sa période de végétation permet aux cultivateurs de faire alterner le cotonnier avec le riz dès le milieu du mois de juillet. C'est une des raisons qui leur ont fait repousser, jusqu'à présent, la culture d'une espèce arborescente, ailleurs que dans leurs jardins. Il y a là des essais à tenter en vue d'obtenir une bonne variété donnant un rendement supérieur à celui que les indigènes retirent actuellement de leur cotonnier nain.

III. — Généralités.

L'île de Cuba. — TENTATIVES AMÉRICAINES. — Pendant que tous les yeux sont tournés vers la grande île, objet de la convoitise des États-Unis, on ne saurait en douter aujourd'hui, nous avons cru qu'il serait intéressant pour nos lecteurs de leur rappeler le passé, de les entretenir du présent et de leur remémorer

qu'est l'île de Cuba. Les journaux ont entretenu avec soin le public des phases par lesquelles passait la question cubaine, qui intéresse à un si haut point le monde et en particulier la vieille Europe. Et comment les États européens pourraient-ils se désintéresser d'un fait si capital pour l'un d'eux ? Il surgit là une question de solidarité, car c'est la lutte qui semble prête à s'ouvrir entre le vieux monde et la jeune race cosmopolite américaine. La position que semble vouloir prendre la jeune Amérique, est grosse de conséquences et peut devenir inquiétante pour l'avenir. Si elle n'a pas la force réelle, elle possède la puissance d'un capital colossal, et il ne faut pas oublier le vieux dicton « l'argent est le nerf de la guerre ».

Voyons donc ce qu'est l'île de Cuba, la plus grande terre des Antilles, « la Reine », comme on l'a surnommée à juste titre, et en tous cas la plus belle perle de la couronne coloniale de l'Espagne.

Quand on jette les yeux sur une carte on remarque qu'elle est située au sud de la presqu'île de la Floride et au nord des îles de la Jamaïque et d'Haïti, ses sœurs. Elle a une forme générale longitudinale, se rapprochant assez de celle de certain crustacé, moins les pattes et les antennes ; ses dimensions sont vastes : près de 500 kilomètres de longueur sur 100 à 150 kilomètres de largeur s'étendant obliquement par rapport à l'équateur, elle présente un développement de côtes d'environ 3,500 kilomètres, comprenant une superficie d'environ 112,190 kilomètres carrés, soit presque le quart de la Mère-Patrie. Elle est entourée d'une véritable ceinture de rochers, îlots et coraux, surtout dans la partie du sud. Assez montagneuse, suivant les régions, des massifs lui font comme une sorte d'ossature, mesurant par endroit un millier de mètres et s'élevant même comme la « Montagne bleue » jusqu'à 2,089 et 2,560 mètres. Les évaluations sont du reste fort approximatives, car la topographie est très incomplète et n'a été relevée que sommairement.

Arrosée par divers cours d'eau, plus ou moins torrentueux, comme les « Rio » de Guines, des Negros et autres, la plus grande rivière, le Rio Canto ne dépassant pas 210 kilomètres de parcours, elle est bien irriguée, mais malheureusement les terres basses de l'île sont souvent marécageuses, et c'est là la cause déterminante des épidémies qui ont à diverses époques occasionné de si grands ravages parmi la population. La fièvre jaune, comme on le sait, règne à l'état permanent.

Sans nous étendre sur la fertilité de cette île merveilleuse et sur ses richesses naturelles, rappelons qu'on y trouve des mines d'or, du fer, du cuivre, de l'aimant, etc. Elle était jadis couverte de forêts à l'épaisse végétation, où l'on ne comptait pas moins de 3,350 espèces de plantes et d'une trentaine de variétés de palmiers, mais les défrichements se sont faits, prenant une extension telle qu'ils ont modifié les conditions climatologiques de l'île et qu'ils ont déplacé les saisons, reculant et diminuant les pluies bienfaisantes, indispensables aux biens de la terre.

Parmi les cultures, vient en première ligne, celle de la canne à sucre, la canne charifère qui représente un quart de la production du monde entier. C'est une île grande qui vient immédiatement après, Java, cette terre féconde d'une admirable fertilité, ainsi que nous avons pu nous en rendre compte par nous-même lors d'un séjour que nous y avons récemment fait. L'industrie du sucre à Cuba, sur laquelle les usines les mieux outillées ne laissent rien à désirer, représente environ 250 millions de francs, non compris les mélasses et le rhum que l'on fait par la distillation. Il existe des propriétés très importantes, dont certaines valent jusqu'à 3,400 kilomètres carrés, donnant environ 5,000 tonnes de sucre, et des propriétés fort respectables.

Vient ensuite le tabac. Qui ne connaît les fameux cigares de la Havane, qui ne

sont pas, il est vrai, toujours fabriqués avec du tabac de Cuba, quoique cela puisse surprendre beaucoup de gens, mais bien aussi avec des tabacs des îles voisines ou même de certaines provinces des États-Unis ? Les tabacs de l'île sont d'un prix assez élevé, et la qualité supérieure vient, paraît-il, de la « Vuelter de Abajo ».

Le café a eu son heure de prospérité, mais il paraît avoir diminué d'importance, et a fait place à la culture plus fructueuse de la canne à sucre. Comme le café pouvait mûrir en partie à l'ombre des arbres, sa disparition a amené le fâcheux déboisement dont on a vu les funestes conséquences.

Le coton, le manioc et autres plantes sont aussi cultivés avec succès, mais ne jouent qu'un rôle très secondaire dans le commerce du pays.

Aussi est-il des importations nécessaires et indispensables, comme le riz, dont les indigènes consomment une assez notable quantité, du blé pour les blancs, de la viande et autres denrées, sans parler des produits manufacturés, vêtements et autres.

Qu'on nous permette de citer quelques chiffres, qui donneront une idée de l'importance de Cuba. Prenons le budget de 1880, par exemple :

Il comportait 128,115,000 francs de recettes balancés par 128,072,000 francs de dépenses. La dette publique se montait à 930 millions.

Le commerce fort important consistait, rien qu'avec les États-Unis, en 55,000,000 d'importation et 260,000,000 d'exportation. Voilà certes des chiffres qui en disent long par eux-mêmes. Enfin ajoutons que la flotte commerciale cubaine comptait d'après les dernières statistiques, plus de 7,000 navires, dont une centaine au moins à vapeur, jaugeant plus de 120,000 tonnes.

Le réseau des chemins de fer dans l'île mesure plus de 1,500 kilomètres. Il se compose de trois lignes principales partant de la Havane et d'un certain nombre de petits tronçons sur différents points, partant généralement du littoral pour s'enfoncer dans l'intérieur et reliant certaines villes à un port de la côte. Les lignes télégraphiques enfin mesurent environ quatre milliers de kilomètres.

Par une particularité bizarre, l'île de Cuba ne renferme pas de bêtes malfaisantes, et c'est ainsi que l'on n'y rencontre ni grands fauves, ni serpents venimeux, contrairement à ce qui existe dans les îles voisines et en général dans les régions situées sous ces latitudes. Par contre, les oiseaux les plus jolis, oiseaux-mouches et autres, charment les profondeurs mystérieuses des bois.

Depuis l'installation des Européens, on y a introduit des échantillons de nos races d'animaux domestiques, bœufs, vaches, chevaux, chiens, etc. . . ., sans oublier le noble animal . . . à qui l'homme doit tant, si méprisé et cependant si précieux, puisque rien de lui n'est perdu après sa mort.

Au point de vue ethnographique, la population primitive a à peu près totalement disparu, c'est à peine si l'on en retrouve quelques familles par-ci par-là dissimulées dans l'île, fait qui s'est produit sur plus d'un point du globe à partir du jour de l'installation de la race blanche, comme chacun sait. La population présente qui compte près de deux millions d'êtres, chiffre relativement peu important vu la surface du pays, est composée pour la plus grande partie d'Européens acclimatés, parmi lesquels on retrouve des familles de souche française, de métis et d'esclaves affranchis, car c'est de l'année 1886 que date l'émancipation définitive, l'abolition de l'esclavage ayant été décrétée six ans avant, mais s'étant faite graduellement.

C'était pourtant en 1820 que remontait l'abolition de l'esclavage reconnue par les nations civilisées, mais cette mesure ne pouvait être sanctionnée de suite dans un pays comme Cuba, où la classe des esclaves tenait une place si importante. Enfin, il y a encore les Chinois auxquels ont dû avoir recours les planteurs, et dont le nombre peut être évalué à cinquante mille environ.

Au point de vue administratif, l'île de Cuba comporte une capitainerie générale se divisant en trois départements : le département occidental ou de la Havane, celui du Centre ou de Puerto del Principe et celui de Santiago de Cuba (la partie Sud).

Les chefs-lieux sont donc : la Havane, la capitale de l'île, Santiago et Puerto del Principe.

La Havane, que l'on a désignée aussi sous le nom de la Savane, est située au nord de l'île à l'entrée d'un havre aux côtes découpées ne communiquant à la mer que par un étroit goulet ; elle comporte environ deux cent cinquante mille habitants, dont trente mille nègres. Malgré ses rues étroites, elle n'a pas un vilain aspect et a toutes les allures d'une capitale, avec ses monuments publics, écoles, Université fondée en 1728, églises, dont la cathédrale qui a la prétention de renfermer les cendres de Christophe Colomb, hôpitaux, jardins publics, botanique et autres, lazaret, arsenal, etc.... La ville aurait été fondée en 1511, par Diégo Velasquez qui l'appela Puerto de Carenas. Mais bientôt les habitants trouvant l'emplacement mal choisi, la réédifièrent un peu plus loin sous le nom de San Cristoval de la Havane. Elle fut prise successivement par les Français et les boucaniers au XVI^e siècle, et ensuite par les Anglais en 1762. Son port vaste et bien abrité, où mille navires peuvent tenir à l'aise, est garni de quais, docks et entrepôts. Sa position lui a valu le surnom de « Clef du Nouveau Monde ». Inutile d'ajouter qu'il s'y fait un commerce dont l'importance peut être évaluée à environ deux cents millions de francs, représenté par un mouvement maritime de plus de deux mille navires et consistant spécialement en café, sucre et tabac.

Au point de vue stratégique, la ville est défendue par une série de forts et batteries, comme ceux dits « Castillo del Principe, Castillo de la Cabana », et ceux de l'entrée, les « Castillo de la Punta et del Morro ».

Santiago, fondée aussi par Diégo Velasquez en 1514, fut capitale jusqu'en 1589. Située à 800 kilomètres de la capitale, elle offre un port excellent sur une baie profonde, plus fermée encore, défendue par le « Castillo del Morro ». D'importance secondaire, malgré sa situation en encorbellement sur le flanc de la montagne, elle compte qu'une trentaine de mille d'habitants ; son climat est, il est vrai, chaud malsain. Elle est la résidence de l'archevêque, autorité supérieure ecclésiastique de l'île. Le pays fut dévasté en 1852 par un tremblement de terre. On n'ignore pas, du reste, que les régions de ces latitudes sont sujettes à des cataclysmes, parfois terribles ; c'est ainsi qu'un cyclone dévasta en 1846 la partie Nord de l'île, anéantissant plus de deux mille maisons à la Havane et jetant trois cents navires à la mer.

Quant à Puerto del Principe, située dans l'intérieur du pays, à plus de 500 kilomètres de la Havane, elle compte 10,000 âmes ; c'est une ville mal bâtie et malsaine, où se trouve la Haute Cour de Justice des Antilles, chef-lieu de lieutenance civile et militaire. Il s'y fait un certain commerce, étant reliée par une petite voie ferrée au port de Fernando de Nuevitas,

On pourrait encore citer d'autres villes, comme Matanzas, située sur une baie profonde, port important et ville régulière, bien bâtie, et la Trinidad ; mais nous verrons nos lecteurs aux auteurs compétents....

—
isons maintenant quelques mots de l'histoire de Cuba.

La grande île que découvrit en 1492 Christophe Colomb appartient naturellement à l'Espagne, l'Espagne ; c'est à sa vue que l'illustre navigateur pour désigner ces îles, s'écria qu'elles étaient « les terres les plus belles que le soleil éclaire et que

les yeux aient jamais vues ». Ce ne fut en réalité qu'en 1511 que les Espagnols prirent définitivement possession de l'île, qui fut contournée par un de leurs capitaines, car Colomb l'avait confondue avec le continent. La première ville qui y fut fondée reçut le nom de Baracoa. Quant à l'île elle-même, elle fut désignée successivement sous les noms de Juana Fernandina et autres, mais peu importe !

L'appellation indigène était Cubanacou, francisée par les flibustiers en île de Couve ou de Coube, et dont on a fait en définitive : Cuba. En 1660 et 1762, les Anglais ravagèrent l'île qu'ils rendirent à l'Espagne en 1763.

Inutile également de dire que ce n'est pas d'hier que les Américains convoient l'île et ses richesses ; en dehors de la doctrine de Mouroë « l'Amérique aux Américains », il est bien évident que le gâteau est suffisamment alléchant, si l'on songe que l'Espagne en tire plus de cent cinquante millions de francs par an.

Il est évident qu'à différentes époques l'île a cherché à secouer le joug de l'Espagne, c'est ainsi qu'en 1873 a éclaté une violente révolte qui a duré plus de cinq années, et n'a pris fin que grâce aux concessions libérales du général Martinez Campos. Dans ces révolutions, les flibustiers américains ont apporté leur appui aux insurgés à diverses reprises, c'est ainsi que le général Lopez tint la campagne en 1850-1851.

Il agit à l'instigation du gouvernement de Washington, dominé par le parti esclavagiste : aussi il fit une deuxième tentative qui échoua et finit tragiquement : Lopez et 50 des siens furent passés par les armes. L'Amérique ne se tint pas pour battue et résolut de ne pas laisser passer la moindre occasion de revendication directe ou indirecte. Procédant plus ouvertement, le président Buchanan fit offrir un milliard à l'Espagne, qui refusa avec indignation.

En 1868 éclata une terrible insurrection à Yara, les noirs prirent les armes et la République fut établie provisoirement dans la moitié de l'île. La lutte dura dix ans malgré les efforts de l'Espagne, qui dépensa 150,000 soldats, dont près de 100,000 périrent.... et un milliard ! Nous ne chercherons pas à supputer quel pourra être le chiffre des dépenses de l'Espagne dans la nouvelle lutte qui s'est engagée, mais il est à craindre que notre voisine et amie en soit réduite à jeter ses derniers atouts et l'on connaît la situation déjà peu brillante de cette pauvre nation, pour le succès de laquelle nous formons les vœux les plus ardents, il n'est pas besoin de le dire.

EUGÈNE GALLOIS,

Membre des Sociétés de Géographie de Paris et de Lille.

Le pays habité le plus froid du globe. — « La région habitée la plus froide paraît être Werchojansk, dans la Sibérie orientale. L'altitude de cette localité est de 107 mètres au-dessus du niveau de la mer.

» Un savant de Saint-Petersbourg a poussé l'amour de la science jusqu'à y aller passer une année entière et il a noté la température chaque jour. La moyenne de l'année a été de 19°,3 au-dessous de zéro. On sait qu'à Paris la moyenne de l'année est de 10 degrés au-dessus de zéro. A Werchojansk, en janvier, le thermomètre est descendu à 53 degrés au-dessous de zéro. »

(Journal d'hygiène).

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

Lille imp. L. Danel.



*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

Dix-Neuvième Année.



Tome Vingt-Neuvième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Grandes Conférences de Lille :	
Eugène GALLOIS. — Une visite à l'île de Java (<i>avec Phototypie et Clichés</i>) (<i>suite et fin</i>)	369
Dr Édouard D'AVELLARD. — Le Portugal et Vasco da Gama (<i>avec Carte et Portrait</i>)	400
II. Ephémérides de l'année 1897	426
III. Faits et Nouvelles géographiques :	
Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.	
Asie	426
Afrique	427
IV. Table des Matières du premier Semestre de 1898	437

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs; Prix du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

**La Société n'est pas responsable des opinions émises par les
Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.**

*Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour
les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires
peuvent disposer.*

*Les lettres concernant la partie financière doivent être
adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint,
44, rue Grande-Chaussée, à Lille.*

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

UNE VISITE A L'ILE DE JAVA

HIVER 1896-97

Conférence faite à la Société de Géographie de Lille, le 5 Mai 1898,

Par EUGÈNE GALLOIS,

Membre des Sociétés de Géographie de Lille et de Paris.

Suite et fin (1).

Poursuivant notre route dans un équipage plus modeste, nous mettons peine deux heures à franchir la distance qui sépare Sindaglaya Tandjœr. C'est une bonne route qui descend tout le temps. Laissant la droite et bientôt derrière soi la belle montagne que nous venons voir, elle forme barrage et ferme un ravin creux qu'elle a ainsi transformée en un petit lac artificiel. Des villas s'échelonnent à droite et à gauche au milieu de parterres de fleurs. Chemin faisant, c'est une troupe de gendarmes, à pied et à cheval, qui nous salue, et un garde-impêtre avec un baudrier orange qui lui donne l'air d'un suisse suisse. Plus loin des femmes tissent devant leurs portes, puis ce sont des paysans allant au marché avec leur gracieuse balance posée sur un piquet (ici la tige de bambou, que l'on connaît, est recourbée et fortement arquée en dessus, lui donnant plus de légèreté). La campagne est cultivée à l'entour et de vertes collines tranchent sur le vert foncé du riz prêt à être cueilli. Mais on est descendu et à l'attitude de

Voir tome XXIX, 1898, page 316.

800 mètres environ on traverse le village de Padjet avec un bien modeste hôtel.

Parmi les nombreux marchands ambulants que l'on rencontre d'ordinaire, il y en a qui vendent de l'huile de noix de coco, dont l'odeur est assez désagréable. Quelques instants d'arrêt sous un hangar établi sur la route elle-même permet aux chevaux de souffler, après quoi l'on repart pour atteindre bientôt Tandjör, en laissant au long du chemin de vastes établissements agricoles qui prouvent combien la culture est intensive dans cette région. Chef-lieu de résidence, Tandjör est encore à une altitude de près de 500 mètres ; d'aspect gracieux avec ses villas et ses jardins, il offre aussi des rues animées et commerçantes grouillantes le matin à l'heure du marché. On trouve toutes espèces de denrées y compris des poissons vivants que des indigènes transportent dans des vases remplis d'eau, et un peu de tout comme des marchands de tabac et cigarettes roulées dans une feuille sèche ; ce sont surtout les Chinois qui détiennent ce commerce. Des femmes aux ombrelles de couleurs circulent portant, certaines, leur enfant suspendu dans un morceau d'étoffe, pendant que des agents de police à larges bandes jaunes veillent à l'ordre et à la sécurité publique. C'est dans cette localité que nous allons reprendre la voie ferrée qui va nous conduire à 60 kilomètres plus loin à Bandoëng. Il est à noter à ce sujet que le prix du billet ordinaire s'applique aux trains omnibus et qu'il faut prendre pour les express un second billet qui représente environ les deux tiers du premier.

La route est pittoresque ; on traverse un territoire vallonné où quelques restes de forêts coupent agréablement les terres de culture. Il s'en suit quelques travaux d'art, tranchées et remblais et des ponts légers sur de verts ravins au fond desquels murmurent de petits torrents. Des montagnes s'étagant sur divers plans encadrent le paysage. Aux gares, des Javanaises vous offrent pour un prix bien modique des rafraîchissements aux chatoyantes couleurs, sortes de sirop qu'on allonge avec de l'eau. La ligne monte dans une vallée élevée et l'horizon s'élargit ; au fond sur la droite se dressent des montagnes parmi lesquelles le célèbre Tangkoëben Prahoé. On a choisi au centre de cette plaine un point, Tjimahi, pour y créer de grands établissements militaires, magasins, etc... et la station suivante est Bandoëng.

C'est derrière ce massif montagneux qui sert de fond de tableau à cette dernière localité que se trouve située sur la côte une petite ville, qui, à cause du manque de communications et son peu d'importance

relative, ne saurait attirer le touriste, Cheribon. Petit port secondaire, il n'offre aux navires qu'une rade ouverte aux vents du nord et de l'est et peu recherchée, d'autant plus que son commerce est loin d'avoir prospéré.

Non loin du golfe se dresse le Tjerimaï, volcan isolé qui s'élève pyramidalement à plus de 3.000 mètres.

BANDOENG. — LE TANGKOEBAK-PRAHOE.

Dans une plaine bien cultivée, sur une sorte de plateau à une altitude d'environ 780 mètres, Bandoeng est une ville d'une certaine importance avec ses magasins achalandés donnant sur de belles venues bien plantées. Sur la place principale, place type que l'on trouve en général dans les cités javanaises, et où ont lieu les réunions populaires, des spécimens de beaux ficus au tronc géant projettent leur ombre épaisse sur le vert tapis de gazon. Sur une des faces de ce forum s'élèvent une sorte de tribune et, derrière, les bâtiments de la Régence » résidence du chef indigène, comme il a été expliqué plus haut. C'est une suite de constructions sans intérêt spécial échelonnées sur diverses cours ; les unes servent de corps-de-garde, de remise pour l'orchestre indigène, de dépendances de toutes sortes enfin, entourant le palais (si toutefois on peut lui donner ce nom). Une autre face de la place est occupée par une riche habitation particulière à galerie verandah. Par économie, moyen simple et ingénieux, les verandahs, la ville est éclairée au pétrole, comme la plupart des cités javanaises, et accrochés directement aux arbres, et comme il n'y a pas de va-et-vient, l'indigène attaché à ce service est obligé le soir venu de courir à la ville avec une échelle pour allumer les quinquets. La ville a aussi un Cercle, la Concordia.

C'est de Bandoeng que se fait l'ascension du Tangkoeban-Prahoë « plateau renversé » en langue malaise, situé à environ trente kilomètres, et intéressante excursion que l'on ne saurait trop recommander. On se fait partie en voiture, partie à cheval ou à pied, et demande sept à huit heures, moyennant un prix de huit à dix florins, ou moins, si l'on partage la dépense de la voiture entre plusieurs personnes. De préférence toujours, il faut partir dans la nuit goûtant ainsi une agréable nuit et permettant d'arriver en haut pour le lever du soleil. La

voiture ou « kahar » vous mène jusqu'au village de Lembang à 1.200 mètres ; suivant une route ombragée, on dépasse de coquettes villas garnies de potiches qui leur forment comme une ceinture de fleurs, pour traverser au milieu des rizières et atteindre un petit lac qui avec quelques cabanes, placées comme pour composer le tableau, forme un délicieux paysage. A Lembang on trouve un bungalow indigène à la vaste toiture, abri pour les voyageurs, élevé sur pilotis. On peut s'y réconforter avant d'enfourcher un de ces courageux petits chevaux qui vont vous grimper au sommet. Un ou deux coolies vous accompagnent si l'on emporte quelques provisions. Par un sentier tracé au milieu de jardins aux rustiques clôtures et dans lesquels on remarque des « waringins » ou figuiers des Indes, on atteint les plantations de thé et de quinquinas, arbres au tronc blanc qui atteignent plusieurs mètres de haut, avec leurs larges feuilles et leur tête arrondie. Pittoresquement le sentier monte pour franchir une arête entre deux gorges verdoyantes, et traverse des plantations de café ; c'est comme l'on sait un arbrisseau qui s'élève à peine d'un mètre au-dessus du sol. Des défrichements de la lisière de la forêt ont fait place à de jeunes plantations de quinquinas ; à la cote de 1.700 mètres, après avoir jeté un coup d'œil en arrière sur la plaine que l'on vient de quitter, on s'enfonce sous l'épais couvert de la forêt par un chemin vert. Alors c'est là que l'on conçoit bien la forêt tropicale avec sa puissance extraordinaire de végétation : le sol est complètement recouvert de plantes aux feuilles serrées, d'herbes vertes sous lesquelles les fleurs semblent se cacher, tandis qu'au-dessus d'elles des arbrisseaux forment des fourrés où le soleil ne pénètre pas, épais halliers, qui abritent les hôtes sauvages de ces solitudes, dominés par les hautes ramures des arbres, dont les troncs se dressent comme de gigantesques colonnes. Les fougères géantes surprendront et charmeront tout à la fois le voyageur qui emportera une impression profonde de ces sous-bois incomparables, comme aucun de nos plus beaux parcs européens ne saurait en offrir. Le chemin monte escarpé et rocailleux parfois, puis les arbres sont moins beaux, certains paraissent brûlés, une odeur de soufre vous monte au nez, on approche du volcan, et quelques minutes après on atteint le cap escarpé, à 1.930 mètres, d'où la vue embrasse d'un étrange coup d'œil l'ensemble des deux cratères jumeaux en forme d'entonnoirs ébréchés, séparés par une arête de cendre boueuse. La profondeur varie entre 130 et 200 mètres environ sur plus d'un kilomètre de large en moyenne et 1600 mètres de longueur, soit plusieurs kilomètres de tour. Tout à l'entour c'est l'image de la



CRATÈRES Jumeaux du Tangkoeban-Prahoë.

désolation; sol raviné, couvert de cendre, jonché de plantes brûlées au-dessus desquelles se dressent des troncs d'arbres mutilés qui semblent des morceaux de charbon. Devant soi se dresse le sommet réel à 2.072 mètres et la vue s'étend sur une suite de montagnes comme le Tounguel et le Tampomas, moins élevés; tandis qu'au fond des entonnoirs on aperçoit deux petits lacs aux eaux glauques et aux rives soufrées. Des fumerolles s'échappent encore comme de longs panaches de vapeur, et une soupape de sûreté fait entendre son sourd ronflement. La dernière grande éruption remonte en mai 1846.

On ne saurait quitter cette région sans parler d'une des principales curiosités de Java, le célèbre plateau de Dieng, où se trouve le village le plus élevé de l'île à une altitude de près de 2.000 mètres; à côté s'étend une plaine déserte dite « vallée de la mort » qui reporte à l'époque de transformation où l'île était secouée par ces terribles éruptions qui la ravageaient, œuvres effroyables de la nature, auprès lesquelles l'homme n'existe pas. Ce ne sont encore que des bouches d'éruption à peine fermées, solfatares, sources et ruisseaux d'eau bouillante entre-aperçus au milieu de fumerolles et de mofettes, où l'on ne saurait s'avancer sans danger. Devant soi se dresse à 2.357 mètres une arête du plus haut sommet de l'île jadis, s'il faut en croire les proportions colossales de ces débris de montagnes. Près de là des ruines de temples des plus anciens attirent encore de nombreux adorateurs de Siva (le dieu de la destruction); on peut aussi voir des restes d'édifices à usage d'auberges, des traces d'un escalier monumental, et autres vestiges d'un centre important, disparu on pourrait presque dire, depuis des siècles.

Reprenons notre itinéraire qui va nous conduire à Garoët, une des régions les plus enchantées de l'île. La distance à franchir est environ 80 kilomètres, mais il nous faudra prendre un petit embranchement et quitter la ligne principale à Tchibatoë, après une forte pente. Une plaine verdoyante avec son encadrement de montagnes écède un pays vallonné agréablement dont la traversée a nécessité quelques travaux d'art et des viaducs dont certains sont cintrés. Le long ruban d'acier court en zig-zag se faufilant entre les collines au milieu desquelles apparaissent à peine entrevus des villages toujours cachés dans leurs bosquets de verdure qui semblent comme autant de tapis de table dont la nature aurait paré cette table terrestre où le voyageur est servi entouré de fruits variés. Chemin faisant on remarquera que les chefs de gare aux petites stations sont des indigènes et qu'ils

ont conservé leur serre-tête sous la casquette rouge. Le personnel élevé est européen et on trouve également des blancs jusque dans les employés de seconde catégorie, mais les inférieurs sont ou métis ou indigènes. Après une courte traversée de plaine, on entre dans un vaste cirque de montagnes volcaniques qui encadrent ce joli pays de Garoët.

GAROËT. — LE PAPANDAJANG. — TJILATJAP.

Situé à une altitude moyenne de 700 mètres, le pays de Garoët, est une station sanitaire très fréquentée, dont les environs offrent de belles excursions. Des volcans qui lui font comme une ceinture, certains méritent bien une visite et chacun en son genre offre un intérêt particulier, ainsi qu'on va le voir. La ville avec ses jolies avenues présente par elle-même un agréable lieu de séjour ; elle est soumise à la juridiction d'un régent, ancien prince du pays, à la solde de la Hollande, très influent auprès de ses administrés. De mœurs musulmanes, il est, paraît-il, à la tête d'un harem d'une trentaine de femmes. Notre passage dans cette localité nous rappelle un trait curieux de mœurs : la cérémonie de la circoncision dans ce pays, après laquelle l'enfant devient « salam » homme véritable. Elle est pratiquée vers l'âge de sept ans et elle donne lieu à une grande fête offerte par les parents à la famille et aux amis, et comme elle se passe devant la maison généralement, elle est on peut dire publique. On donne la représentation d'un de ces opéras joués par des marionnettes, avec accompagnement de ce bizarre orchestre que l'on sait composé surtout du « gamelang », de tam-tams, et de sorte de violons. Pendant la soirée on passe des pâtisseries et friandises de toutes sortes, dont les musiciens ont une large part. Mais ce qui est original c'est l'habitude de faire une offrande aux parents eux-mêmes qui se récupèrent ainsi des dépenses qu'ils ont pu faire, jouant en quelque sorte le rôle d'impressario. Des fêtes semblables ont lieu à l'occasion du mariage. On marie en effet les enfants fort jeunes, après quoi chacun rentre chez ses parents jusqu'au jour où l'épouse devient femme (c'est-à-dire vers l'âge de 13 à 14 ans) et alors le mariage est réalisé. On concevra facilement l'originalité de ces fêtes qui ont lieu généralement le soir à la lueur des lampions et des torches éclairant étrangement cette foule assemblée devant la demeure où la famille et les invités trouvent des sièges prêts à les recevoir. Les étrangers, nous

en avons eu la preuve par nous-même, sont fort bien accueillis et leur présence est en quelque sorte considérée comme un honneur fait à la famille ; aussi le touriste en principe fera-t-il toujours bien de ne pas manquer d'assister à toutes fêtes et cérémonies locales quand il en aura l'occasion. C'est ainsi qu'il s'efforcera d'être spectateur de ces danses que nous a révélées notre grande Exposition de Paris en 1889, où tout le monde a tenu à voir les célèbres petites danseuses Javanaises, dont beaucoup d'amateurs ont apprécié la grâce frêle et les gestes si délicats.

La plus belle des excursions de Garoët est l'ascension du volcan du Papandjang ou de la « Forge » qui se dresse à 2.634 mètres dans un petit massif montagneux, sur lequel on aperçoit comme de légers nuages, les vapeurs et fumerolles qui se dégagent de son cratère toujours en travail. La promenade demande environ sept heures, moyennant un prix qui varie suivant le nombre des voyageurs, car il se décompose encore en deux parties : voiture pendant la première fraction de la route (on peut compter cinq florins) et à cheval ensuite pour raison de trois florins et demi par tête.

La route traverse d'abord une jolie campagne cultivée et passe par un village aux cabanes sur pilotis ; un peu plus loin on en rencontre un autre célèbre, suivant certains auteurs, par des chauve-souris monstres qui y ont élu domicile. Sur la grand'place s'élève un gracieux spécimen de temple en bois. Chemin faisant on franchit plusieurs petits torrents sur des ponts modernes malheureusement qui nuisent au pittoresque du paysage. La température est relativement fraîche et là encore nous avons noté des hauteurs thermométriques de + 20 degrés centigrades seulement et au sommet de + 15° à peine ; c'était vers la fin de novembre.

Au village de Tjiseroepan on trouve un modeste bungalow et des rizières, à l'altitude de 1.200 mètres environ. Comme on l'a vu ailleurs, c'est la zone des plantations de cafés et de quinquinas, à laquelle succède bientôt la forêt. Différente de celle que nous avons traversée sur les flancs de Tangkoeban Prahoë, non pas comme essence mais comme aspect, elle présente des coins superbes et véritablement magiques dans des ravins pittoresques au fond desquels murmurent de petits torrents courant sous les hautes herbes. On ne saurait imaginer rien de plus beau dans ce genre, c'est un merveilleux décor où l'on voudrait voir apparaître quelque nymphe fuyant poursuivie par un satyre ; les lianes se balancent en gigantesques fils d'araignées

s'accrochant d'un arbre à l'autre et s'enchevêtrant, inextricables liens qui enlacent toute cette exhubérante végétation. Des oiseaux, invisibles chanteurs, troublent seuls de leurs modulations perlées le solennel silence de ces retraites solitaires. Les arbres se clairsèment, plus on monte et bientôt le bois prend un aspect sombre, on dirait que le feu a passé par là, accomplissant son œuvre de destruction ; ce sont des troncs tordus, à demi consumés, des arbrisseaux roussis ; des sources chaudes coulent sur des pierres rougeâtres au fond de ce cirque désolé, sorte d'antichambre, précédant le cratère que l'on va bientôt atteindre après la traversée d'un plateau pierreux.

Ce cratère fortement ébréché est situé à l'altitude de 2.050 mètres environ ; il est environné de quelques sommets dont certains couverts de végétation. Son aspect est des plus saisissants et la vue en est en partie cachée par des vapeurs qui se dégagent des nombreuses bouches aux lèvres de soufre, se dressant parfois comme de véritables cheminées du jaune le plus vif. Le sol brûlant est tout boursoufflé et comme tuméfié, passant par toutes les teintes où le jaune, le gris, le rouge, le vert se mêlent étrangement. On est saisi à la gorge par ces odeurs âcres, et la buée vous pique les yeux ; malheur à l'imprudent qui se risquerait seul sur ce sol creux qui semble prêt à manquer sous vos pas, il courrait le risque de tomber dans quelque source d'eau bouillante ou de glisser sur quelque pente fatale, noyé dans ces gaz et ces vapeurs qui obscurcissent le ciel. Ajoutez à cela les bruits sinistres, grondements souterrains et les puissants sifflements et vous pourrez vous faire une idée de l'impression d'horreur que l'on ressent en ce lieu maudit. La dernière grande éruption date du 12 août 1772 ; elle détruisit une quarantaine de villages et coûta la vie à environ 3.000 personnes.

Si l'on peut séjourner à Garoët ce ne seront pas les excursions qui manqueront, comme il a déjà été dit. Parmi les plus intéressantes et d'un accès facile il faut citer celle du lac Blanc, fond de cratère éteint qui doit sa couleur blanchâtre à des reflets d'argile sulfureuse et porte le nom de Telaga Bodas ; il cote 1.724 mètres d'altitude. Les prix sont à peu près les mêmes que pour l'excursion détaillée plus haut. Il y a encore le Daradjat avec le cratère de Kawak Manock qui présente un curieux effet de couleurs, et d'où s'échappent également quelques fumerolles. Un autre volcan actif c'est le Goentoer (dont le cratère mesure plus de 180 mètres de profondeur). Plus loin le Galoengong (2.229 mètres) ou le mont des « Cymbales » a eu de terribles révoltes

en 1822, époque à laquelle une éruption détruisit plus de 114 villages et fit disparaître toute trace de végétation à 20 kilomètres à l'entour, et enfin le Tjikoeraï vaste et imposante pyramide de 2.817 mètres.

Enfin parmi les simples promenades toutes agréables dans cette contrée privilégiée, il en est une particulièrement recommandable, c'est celle dite du lac Bagendit (trois heures en voiture environ). Par une route ombragée sur laquelle on croise des indigènes allant et venant à leurs affaires, ou trainant attelés comme à un joug des chariots à toits pointus, on gagne le joli village de Trogong, avec ses clôtures et portes en bambou curieusement décorées, où des pièces d'eau entourées de bananiers et de hauts cocotiers ajoutent au charme champêtre du site. Comme à l'âge d'or on voit des indigènes pêchant le poisson à la main ou dans leurs chapeaux. Cette campagne joyeuse est le paradis des canards, jamais nous n'en avons tant vus, avec leurs plumages de toutes couleurs..... ils font envie, tant ils paraissent heureux ! Des gamins nus, ce qui n'a rien de choquant, ma parole, dans ce cadre, entourent l'excursionniste et viennent déjà, ce qui n'a plus rien de poétique, réclamer quelque menue monnaie. Le lac qui s'étend au pied de montagnes, aux flancs desquelles floonnent quelques légers nuages, laissera un agréable et reposant souvenir. Des bateliers d'un modeste village de pêcheurs vous proposeront une promenade sur le miroir transparent de ces eaux sur lesquelles de petites îles semblent des corbeilles de fleurs. Une sorte d'embarcation l'opéra comique, formée d'un radeau à toiture posé sur trois troncs l'arbres creusés et dirigés par des indigènes accroupis aux extrémités, vous attend avec de confortables fauteuils d'osier. Il paraît impossible le rêver une plus douce navigation et malgré soi on évoque le lointain passé des époques où les princes de la terre dans un luxe disparu, se aisaient nonchalamment promener par des esclaves qui les entouraient rêts à satisfaire leurs moindres caprices. Un kiosque aménagé sur ne éminence, offre une jolie vue d'ensemble sur le paysage environnant, que l'on voudrait d'un coup de baguette magique transporter ous d'autres latitudes, là où le voyageur a laissé sa famille, ses amis, i patrie enfin. Ah oui, c'est bien dans ce milieu enchanteur des ysages tropicaux que l'on serait tenté de chanter comme dans *Mignon* » c'est là que je voudrais vivre, aimer et mourir !

Mais abandonnons le rêve et la fiction et contentons-nous d'une alité déjà bien suffisante.

Le complément de cette promenade, c'est la visite d'un petit établis-

sement thérapeutique, primitivement installé, car on y prend des douches sous de simples tuyaux de bambous ; il est vrai que les indigènes se mettent tout simplement sous les égoutures des toits pendant la pluie pour se rafraîchir. Ce petit coin de Tjipanas offre un coup d'œil des plus curieux sur une campagne toute semée d'étangs que coupent de longues haies de bananiers et de cocotiers ; ce sont des sortes de réservoirs aménagés pour l'inondation des rizières à un moment donné. Chemin faisant on aperçoit des chapeaux de travailleurs des champs suspendus aux branches des arbres, comme les boucliers de guerriers qui fatigués se seraient reposés à l'ombre.

Six bonnes heures suffisent pour franchir la distance qui sépare Garoët du Tjilatjap, le seul port javanais, on peut dire, situé sur l'Océan indien, peu fréquenté cependant bien que les navires y trouvent un fond de 5 mètres près terre. Sur le parcours de beaux paysages de montagnes se succèdent, la voie descend naturellement franchissant des ravins et une gorge pittoresque après Manondjala. Un pont en fer a été jeté sur le Touldoeaïa qui roule ses eaux limoneuses vers l'Océan indien, puis un autre à 6 arches avant Maos, qu'a précédé une contrée marécageuse.

Un petit embranchement se détache de la ligne principale pour desservir cette délicieuse petite ville de Tjilatjap, avec ses belles avenues de canariums, bordées de villas ou simples paillotes aux toits pointus du plus gracieux effet. Les portes des enclos, par une ingénieuse combinaison, se ferment au moyen d'un panneau s'abaissant que l'on maintient relevé le jour simplement appuyé sur un piquet... Voilà bien le charme du pays, il y a un..... seulement. C'est l'insalubrité du climat, qui est telle que le Gouvernement hollandais, en présence de la mortalité qui décimait la garnison, a dû abandonner le fort que recouvre une végétation débordante et évacuer les baraquements où étaient cantonnées les troupes. A l'heure actuelle il n'y a plus un soldat à Tjilatjap. Quant au port il est situé à 1.500 mètres environ du centre de la ville, où les Européens peu nombreux trouvent cependant un Cercle. On peut voir aux environs de curieux villages lacustres de pêcheurs sur le « Kinder See ». Un phare est établi sur la pointe de l'île Nouça Kembajang dans les falaises de laquelle la mer a creusé des grottes. Parmi les poissons objets de la pêche indigène, il en est un, paraît-il, qui guérit tous les maux, comme dans l'annonce du charlatan forain qui vend un remède universel !

DJOCJAKARTA.

Temples de Boro Boedœr et de Brambanan.

On franchit, après avoir quitté Maos, une contrée plate sans intérêt spécial, d'aspect peu varié. Les trains sont comme on l'a déjà vu ailleurs généralement très fréquentés par les indigènes et beaucoup de Chinois négociants surtout, dont un bon nombre est déjà vêtu à l'européenne. Entre deux stations avant Tamback les ingénieurs ont dû faire leur tracé souterrain, c'est le seul tunnel que nous ayons rencontré. En tant que voyageurs l'on peut avoir comme compagnon quelque fonctionnaire en tournée ou officier, quelque planteur plus rarement, et parfois des métis enrichis ou quelque femme de couleur, fille d'un hollandais et d'une indigène, coquettement vêtue d'un peignoir blanc orné de dentelles aux larges manches, et chaussée de légers souliers, les cheveux flottant négligemment sur les épaules. Cette tenue qui pourrait choquer certains rigoristes pudibonds, n'a rien que de très rationnel dans un pays où les Européens ne portent souvent pas de chemise, sous leur simple costume de toile. Inutile de dire que l'Européen qui semble étranger est toujours l'objet de la curiosité même parfois des blancs eux-mêmes. Après avoir franchi un pont à plusieurs arches et laissé des collines à gauche, la voie ferrée monte un peu pour atteindre Djocjakarta.

Désignée sous l'abréviation de Djocja, elle est la capitale d'un sultanat qui subsiste encore, mais plutôt de nom seulement, à cause de la vassalité dans laquelle se trouve le prince actuel vis-à-vis des hollandais, maîtres réels du pouvoir. Cet Etat qui portait au siècle dernier le nom de « Mataram » a beaucoup perdu de son importance, néanmoins cette cité prend encore le quatrième rang parmi les villes de l'île avec une population de plus de 100.000 âmes. Elle a par contre conservé son caractère javanais avec ses costumes et ses mœurs ; c'est ainsi que les indigènes portent le foulard noué sur la tête de telle sorte que les extrémités forment comme deux cornes ; ils ont également sur le dos, passé à la ceinture, l'inévitable kriss avec sa curieuse poignée et sa lame originale souvent en forme de flamme. Le parasol, comme on sait, joue un grand rôle, c'est un signe de commandement

et il est très curieux de voir circuler les dignitaires escortés de leur porte-parasol et suivis de personnages formant comme une escorte, leur scribe, et jusqu'à des domestiques. L'usage de ce singulier insigne n'a rien que de très logique dans un pays où il faut songer à s'abriter du soleil ; la richesse de ces parasols aux longs manches, varie suivant le rang de la personne ; on en voit des verts, des rouges, des dorés, etc. Les Hollandais eux-mêmes ont parfois adopté cet usage..... bien oriental ! Le parasol doré est réservé au sultan ou prince soi-disant régnant et aux Résidents ; le parasol argenté est le signe des Assistants et des autres princes ; après viennent les différents dignitaires dans l'ordre hiérarchique.

Djokja ou Djocja la « ville sûre » est située dans une belle plaine au pied du Mérapi, à la faible altitude de 120 mètres seulement et à environ 25 kilomètres de la mer ; aussi le climat y est-il chaud. Spacieusement construite, de belles et larges avenues présentent des couverts précieux. A l'extrémité de la principale artère, qui mesure environ deux kilomètres de longueur est établi le marché, fort intéressant à parcourir le matin surtout à l'heure des approvisionnements. A la suite la citadelle aux murs gris, armés de canons, dont certains tournés vers le palais du sultan, semblent prêts à le faire taire s'il osait élever la voix un peu plus haut,.... le pauvre prince ! Sur l'esplanade des soldats font l'exercice, pour que leur vue entretienne les indigènes dans de bons sentiments de respect et de temps à autre, les troupes défilent par la ville musique en tête faisant quelque marche matinale et rappelant la population à la réalité. Vis-à-vis : la Résidence au milieu d'un joli jardin dont les pelouses sont ornées de statues enlevées aux vieux temples. A la porte de la Police nous apercevons accroupie une chaîne de prisonniers attendant des ordres ; on les emploie souvent à des travaux publics. Enfin de blanches murailles annoncent l'approche du palais situé au fond d'une vaste place carrée d'environ 200 mètres de côté et au centre de laquelle se dressent deux superbes « waringins » qui symbolisent, paraît-il, la dynastie des princes par leurs nombreuses racines et leurs branches multiples. C'est sur cette place que se tiennent également les réunions populaires et que se donnent les fêtes ; aussi les retrouve-t-on dans les villes et même parfois presque dans les villages.

Le palais du sultan ou Kraton couvre un vaste espace d'un circuit d'environ un kilomètre ; son origine remonte à cent trente ans, paraît-il ; il est composé d'une série de constructions sans plan d'ensemble,

mais est divisé par une double enceinte entre laquelle sont situés les logements des princes et les dépendances. Pour visiter le palais ou plutôt ce qu'on veut bien vous en laisser voir il faut la permission du Résident et l'approbation du Sultan, cela va sans dire ; on prend alors jour avec l'officier hollandais attaché à la personne du sultan, qui vous sert d'introduit et d'interprète ; et à ce propos, nous n'oublions pas l'aimable accueil qui nous a été fait par le commandant, d'origine luxembourgeoise, qui ne nous a pas caché sa sympathie pour les Français. Après avoir franchi deux cours des plus simples on arrive à une porte intérieure négligemment gardée par des soldats indigènes, en jupons et en caracos, avec une sorte de fez en jonc sur la tête ; ce sont des échantillons de quelques troupes laissées au sultan pour sa garde personnelle ; d'autres sont vêtus d'une façon plus ou moins baroque et portent des casques bizarres. Dans la partie réservée au sultan et où se trouve une salle d'audience à colonnes et à plafond richement doré, ses appartements et son harem, il s'enferme seul la nuit, paraît-il, sous la garde exclusive des femmes..... C'est dans un petit pavillon situé à l'entrée qu'il reçoit d'ordinaire la visite des Etrangers ; il nous attendait sous la vérandah qui le précède. Suivant l'étiquette, après nous être inclinés deux fois, nous avons serré la main qu'il nous tendait et avons pris place à ses côtés. Pendant les compliments d'usage que transmettait le commandant, un coup d'œil circulaire nous surprenait par l'étrangeté de l'ameublement dont la partie principale consistait en un mobilier bourgeois classique (acajou et velours grenat) d'occasion, que le sultan avait dû payer fort cher. Aux murs, de mauvais portraits et des gravures, tandis que des pots de fleurs décoraient le devant de la vérandah à laquelle étaient appendues des cages d'oiseaux ; sur le sol, des tapis sans valeur. Mais ce que nous ne saurions oublier, c'est la suite des serviteurs venant, suivant le cérémonial d'usage, sur un ordre du maître, et s'approchant accroupis en vrais culs-de-jatte, nous offrir des cigares et du thé, puis des liqueurs et des vins d'Espagne..... C'était une procession escortée par le parasol doré du prince, lequel s'est contenté de déguster un verre d'eau d'Appolinaris. Rien ne saurait rendre le comique achevé de cette visite, pendant laquelle nous avons peine à tenir notre sérieux. Après l'échange de quelques banalités nous avons pris congé du sultan qui nous avait reçus dans un costume des plus sommaires (un jupon et en camisole) des babouches brodées aux pieds, tandis que nous étions serrés dans notre tenue noire. Le prince déchû reçoit,

paraît-il, de la Hollande, un fort traitement de plus de 30.000 florins, mais il a des charges nombreuses et onéreuses. Parmi les dépendances du Palais, les écuries abritent de nombreux chevaux (le sultan aurait quarante chevaux de selle) sans parler des autres; la ménagerie renferme deux vieux éléphants aux oreilles rongées et aux défenses usées; dans une cage aux barreaux de bois, d'une solidité douteuse, une lionne qui a perdu son poil, comme une vieille peau mangée des mites, et à côté une demi-douzaine de panthères dans une répugnante saleté dont l'odeur fétide se répand au loin.

Derrière le Kraton, s'élèvent des ruines fort intéressantes qui dénotent une civilisation disparue aujourd'hui; enfouies dans la verdure d'anciens jardins elles composaient un palais bien compris avec ses dépendances. Le bâtiment principal dont la toiture voûtée s'est effondrée, fort étroit et flanqué de pavillons, présentait une façade de plus de 50 mètres, sur une vaste pièce d'eau entourée de galeries souterraines auxquelles on accédait par un quadruple escalier d'un plan curieux. Une construction spéciale aurait été la salle de bains, où par d'ingénieuses combinaisons l'eau aurait été amenée à divers niveaux. Mais ce qui semble le plus digne d'intérêt, c'est une suite de cours d'un plan régulier, avec des pavillons portiques et des portes monumentales dont la décoration se ressent d'une influence chinoise. Au centre sont des bains formés de deux piscines jumelles avec un gracieux kiosque sous lequel une chimère crachait l'eau. L'aménagement bien compris de cette installation tout à fait orientale où les princes pouvaient venir se reposer en aimable compagnie féminine, à l'abri de tout regard indiscret, devait faire de cet endroit un lieu de délices. Un architecte et un artiste trouveraient certainement là à faire d'intéressantes restaurations et de délicieux cadres à sujets de genres. Tout à côté et proche d'une pièce d'eau cachée par un rideau de verdure de mystérieux bâtiments ruinés devaient avoir été le lieu affecté à la demeure des femmes. Ce sont de petites chambres où il reste encore quelques traces de décoration, et qui communiquent avec les bains cités plus haut.

Je ne dirai rien de la ville indigène à proprement parler qui n'a aucun cachet spécial, pas plus que des tombeaux fort simples des sultans et qui sont situés dans la campagne à quelques milles de distance.

De Djocja, une belle route à voiture conduit à Magelang à travers une magnifique plaine entourée de volcans et que l'on pourrait appeler

le jardin de Java ; c'est elle que nous prendrons pour aller visiter les célèbres ruines de Boro-Boedoer. Quittant la ville en passant devant les pans de mur d'un imposant édifice, derniers vestiges de la Résidence à l'époque de l'occupation anglaise, notre voiture à quatre chevaux met environ cinq heures à franchir la distance qui nous sépare du fameux temple. Bientôt une voie ferrée qui reliera Magelang à la ville sera mise en exploitation supprimant en grande partie pour le touriste le charme de cette belle route sur laquelle à toute heure et surtout le matin il y a une grande circulation. Elle traverse une contrée très peuplée, au sol tout cultivé et coupé de bois ; on y voit des plantations de diverses espèces ; manioc, tabac, indigo, canne à sucre, etc., sans tenir compte du riz. Le paysage est coupé de ravins et ravinots où les torrents se sont creusés leurs lits.

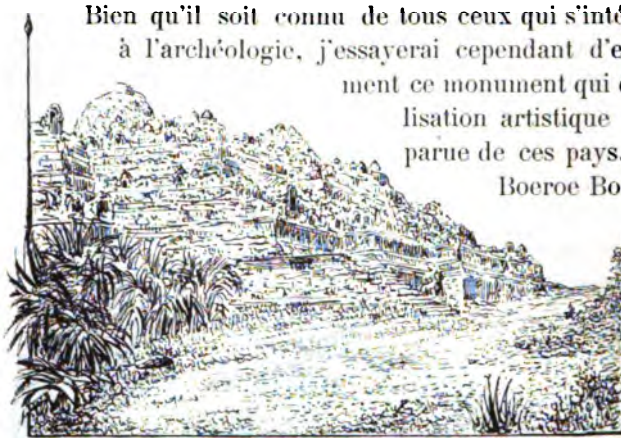
Au village de Salam, où, au marché, nous voyons vendre pour un demi-cent (c'est-à-dire environ un sou) une poignée de riz avec assaisonnement enveloppée dans une feuille verte (ce qui peut donner idée du marché avec lequel vivent les indigènes) nous re-



PETIT TEMPLE DE MENDOET.

rons nos chevaux et, après avoir franchi un pont en bois couvert, nous quittons la grande route pour gagner le village de Mendoet ; c'est là que se dresse un monument intéressant, qui donne comme un avant-goût de ce que l'on va voir tout à l'heure. Cet édifice hindoue est carré et terminé par une sorte de pyramide ébréchée, en partie écroulée. Sur une face un escalier en pierre mène au sanctuaire orné de trois statues assises, dont deux accroupies les bras croisés, c'est la Trinité hindoue. Des niches sont pratiquées dans la muraille, réservées à un usage inconnu. A l'entrée, des bas-reliefs bien conservés représentent des enfants entourant la divinité.

L'ensemble du monument avec son soubassement orné de pilastres sculptés et même agrémentés de figures, peut mesurer 25 mètres de côté sur 15 à 20 mètres de hauteur. Enfin à quelque distance et en s'élevant toujours insensiblement jusqu'à environ 400 mètres, on atteint le tertre vert sur lequel apparaît la merveilleuse pyramide avec ses clochetons entre les troncs élancés des cocotiers.



BOEROE - BOEDOR.

Bien qu'il soit connu de tous ceux qui s'intéressent à l'art et à l'archéologie, j'essayerai cependant d'esquisser rapidement ce monument qui dénote une civilisation artistique aujourd'hui disparue de ces pays. Boro-Bædor ou Boeroe Boedhoer (que l'on

prononce Boro-Boudour) est dérivé du sanscrit et voudrait dire « Para Bouddha ou Suprême Bouddha ».

Il s'élève sur

une plateforme carrée de 162 mètres de côté, et comporte sept étages superposés en recul les uns sur les autres jusqu'à la terrasse supérieure couronnée par une coupole en forme de cloche ou dagoba. La hauteur totale est d'environ 40 mètres. Au centre de chaque face un escalier orné de portiques dessert les galeries circulaires d'environ 2 mètres de large qui règnent à chaque étage. Les parois de ces sortes de terrasses sont toutes sculptées de bas-reliefs variés, représentant des batailles, des processions triomphales, des naufrages, toutes espèces de scènes enfin, c'est en un mot toute l'histoire d'un peuple gravée sur la pierre, comme on peut le voir sur les temples égyptiens; on peut juger par là de l'intérêt tout particulier que présente ce prodigieux et merveilleux travail dû à des artistes innombrables sous l'influence hindoue. Des niches renferment des statues de Bouddha accroupi dans la pose classique, tandis qu'aux angles des gargouilles figurent des têtes grimaçantes ou de monstrueux animaux. La partie supérieure du monument est circulaire et décorée d'édicules à jour en forme de cloches renfermant chacune une statue toujours dans la même position. Construit en pierres, sans ciment dans les joints, ce monument

avait fait preuve jusqu'à nos jours d'une grande conservation, grâce à ce qu'il serait resté en quelque sorte enfoui sous terre pendant des siècles, mais divers tremblements de terre provenant d'éruptions volcaniques l'ont ébranlé à diverses reprises, sans parler des injures du temps. L'ensemble de cette singulière construction en fait donc un monument unique au monde dans son genre ; on lui assigne comme date le huit ou neuvième siècle, mais certains auteurs, comme l'architecte anglais Fergusson, le feraient remonter encore plus anciennement.

Il est à souhaiter que les Hollandais en prennent plus de soin qu'ils ne semblent le faire, sans quoi cet inappréciable édifice, qu'on ne peut malheureusement protéger d'une façon

efficace, s'il n'est surveillé et entretenu au besoin, sera menacé bientôt d'une cheuse ruine.

En nom de l'art, serait à souhaiter que le Gouvernement à son défaut quelque Société

pu y consacrer des fonds indis-

posables pour un entretien sommaire et le préserver des déprédations réuses.

Pour les touristes que leur goût du voyage conduirait dans ces pays, une excursion qu'ils ne sauraient manquer et dont ils rapporteront un impérissable souvenir. Ils y trouveront probablement encore l'hospitalité, payée, dans un petit hôtel tenu par un vieil Allemand, un français, qui s'est en quelque sorte constitué le gardien de ce d'œuvre.

L'on poursuit la route, elle vous conduit à Magelang, situé à environ 100 kilomètres plus loin dans un joli site. Le Gouvernement y a créé récemment un grand quartier militaire, installé en quelque sorte au centre de l'île, dans les meilleures conditions à tous les points de vue.

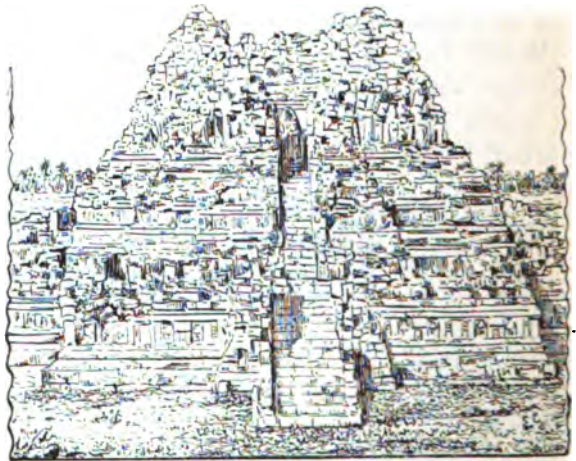


UN ANGLE DE BOROBODUR.

De là à travers la montagne par une belle et pittoresque contrée, on peut gagner Ambarawa pour redescendre sur Samarang ; mais la route est pénible et présente de mauvais passages, surtout à cause de certains torrents plus ou moins guéables et qu'on ne peut franchir parfois tant les eaux sont hautes et le courant rapide. Le trajet demande dix à douze heures avec des attelages de bœufs.

Nous ne quitterons pas cette région sans visiter le sanatorium de Salatiga, situé à 570 mètres au pied du superbe Merbaboe, un des plus hauts sommets de l'île avec ses 3.117 mètres de hauteur. La station de Toentang sur le petit embranchement qui se détache de la ligne de Soerakarta à Samarang, dessert cette localité, à laquelle conduit une jolie route ombragée à travers une verdoyante campagne. Un service de voitures bien organisé facilite les relations de ce lieu de repos fréquenté par les habitants de Samarang. On y trouve hôtels et villas agréablement situés.

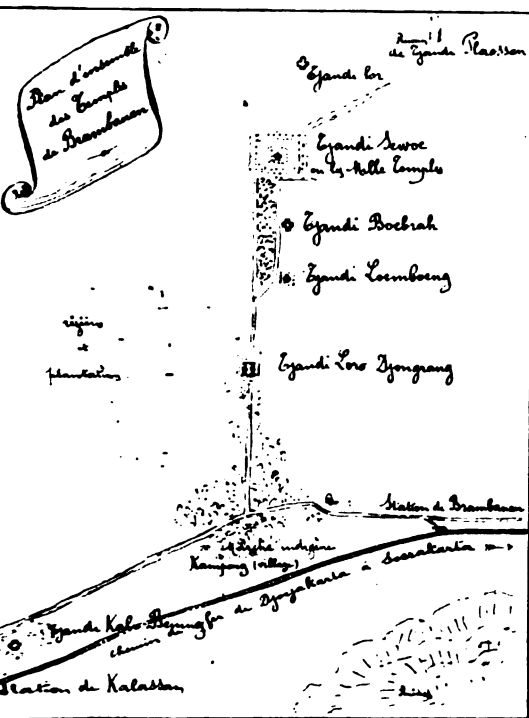
Mais revenons sur nos pas... C'est non loin de Djocja que l'on peut voir encore de nombreuses et intéressantes ruines de temples disséminés sur une certaine étendue de territoire. Le premier de ces monuments est situé avant Kalassan, et comme caché dans la verdure, le «Tjandi Kali Bening », mais le groupe le



TEMPLE DE SIVA BRAMBANAN.

plus important est celui situé plus proche de la station de Brambanan. qui leur a donné son nom plus connu. C'est non loin d'un petit village que se dressent les premiers vestiges de ces édifices des temps passés. Assis sur une vaste terrasse carrée, de plus de 100 mètres, ils forment un beau groupe de six temples, du même aspect extérieur, flanqués de deux moins importants, toujours en pyramide comme le temple de Mendoët, que l'on a vu plus haut. Une

triple enceinte dont les nombreux débris jonchent le sol les entourait entre la deuxième et troisième, 157 petits temples ou plutôt chapelles les encadraient. Le plus grand de ces temples disposés parallèlement est dédié à Siva et mesure environ 20 mètres de hauteur. Il renferme des chambres ou sanctuaires, où l'on voit encore debout la déesse Parvati, épouse à huit bras du dieu destructeur, son Père, la divinité de l'Éléphant (le dieu de la sagesse fils de Siva), et dans la quatrième, Siva lui-même (avec le serpent et la peau de tigre); un escalier droit sur chaque face accède à ces chambres. Cet édifice est flanqué à droite et à gauche de temples consacrés à Vischnou et Brahma, et en regardant avec celui de Siva, celui du Bufflé (bœuf sacré) (dieu du soleil



et de la lune), accolé lui-même de deux autres moins importants. Enfin à demi ruinés deux plus modestes encore complètent le groupe. Tous ces monuments en pierre, de moyennes proportions, sont plus ou moins couverts d'intéressantes et curieuses sculptures, bas-reliefs représentant des scènes diverses, comme on l'a vu à Boro Boedor. Parmi les motifs les plus intéressants et d'un réel intérêt artistique il faut citer les trois Grâces, d'une belle conservation, enfin la fleur de lotus figu-

soient dans les motifs décoratifs. Leur découverte ne date que du commencement du siècle; souvent visités depuis ils ont été rarement visités. Une cabane abrite une sorte de gardien chez lequel on trouve à rafraîchir au besoin, et il se met obligeamment à la disposition des voyageurs.

En poursuivant la route au delà on trouve à environ un kilomètre les ruines du temple de Tjandi Loembang, dont il reste quelques-uns des petits édicules entourant le motif principal, encore debout. A sa suite le Tjandi Boebrah à demi enfoui sous terre ; sans parler d'autres ruines informes émergeant à peine du sol et enfin le Tjandi Sewoe ou Mille Temples, un des plus intéressants monuments de ce genre qui soit au monde. Il est composé d'un motif central enfermant quatre sanctuaires formés de chambres successives ; de nombreux édicules lui forment comme une quadruple ceinture, composée de deux premiers rangs comportant 168 de ces édicules, et de deux seconds en comptant 72, dont la plupart ruinés et couvrant le sol de leurs débris. Sur chaque face l'entrée était flanquée de statues de plus de deux mètres de haut, un genou en terre, portant une massue. On donnerait à ces monuments à peu près le même âge qu'au temple de Boro-Boedor.

Au delà encore des ruines de Tjandi Lor et Tjandi Plaossan sont moins intéressantes.



LES « MILLE TEMPLES ».

SOERAKARTA-SAMARANG.

La distance qui sépare Djocja de Soerakarta se franchit en quelques heures à peine au travers d'une plaine bien cultivée où des mannequins coquetteux préservent le riz mûr contre les déprédations de la gentille illée. De grands champs de tabac avec de vastes greniers séchoirs à la haute toiture et aux parois de paillassons mobiles qui permettent d'aérer donnent une idée de l'importance de cette culture dans l'île. Le paysage est agréablement coupé par des bouquets de bois aux crêtes de palme, sur la gauche, il s'appuie aux flancs du Mérapi cette belle montagne pyramide, forme ordinaire du reste des sommets de l'île en général, une hauteur de 2.866 mètres qui doit son surnom de « feu destructeur » à des nuages de vapeur qui se dégagent parfois de son sommet. Ce volcan a surtout produit des éruptions de cette fine cendre qui pénètre tout impalpable et brûlante. On se trouve bientôt dans la vallée Solo, la plus importante rivière de Java.

Soerakarta ou Solo (plus simplement) est l'ancienne Kertasocra « l'œuvre des héros » surnom pompeux et non sans prétention, troisième ville de l'île par sa population qui dépasse 130.000 habitants ; elle est située sur un affluent du Solo, le Pépé, et par sa situation géographique jouit d'une très grande importance. Elle est en quelque sorte le centre de l'île et est le point de jonction des voies ferrées qui en desservent la partie sud et le port de Samarang. Solo est desservie par deux gares, et déjà gratifiée d'un tramway ; son premier aspect en arrivant à la station située loin du centre, ne plaide cependant pas en sa faveur et ne laisse pas soupçonner sa vaste surface. Elle n'a pas la physionomie de Djocja, et pêche par la propreté, avec ses faubourgs étendus plus ou moins minables, néanmoins on trouve encore de nombreux arbres sur quelques larges avenues.

Proche de Djocja par suite d'une disposition similaire la citadelle s'élève à la Résidence, près de la grande place sœur de celle que l'on a déjà vue dans la capitale du sultanat, ornée de ses deux minarets « ingins ». Une sorte de vaste treille aux robustes colonnes au-dessus de laquelle on voit se dresser une tour à l'aspect de pigeonnier surmonte le palais ou kraton de l'Empereur. Ce prince plus puissant que son voisin était jadis le grand souverain de l'île, et les rois d'aujourd'hui lui ont laissé un semblant d'autorité en lui accordant une pension mensuelle de 50.000 florins pour subvenir à ses

nombreuses charges. On estime en effet à une dizaine de mille les personnes que renferme l'enceinte impériale, tant princes que courtisans, soldats, domestiques et femmes. C'est une véritable ville avec ses grandes cours et ses nombreux bâtiments d'un intérêt architectural à peu près nul. Il est également divisé en plusieurs parties séparées par de longs murs blancs dont le développement est certainement de plusieurs kilomètres. Les soldats sont vêtus d'un costume bleu foncé (pantalon et dolman) et coiffés d'un haut képi posé sur le « setanan » ou foulard de tête. Armés de vieux fusils, ils portent à la ceinture une sorte de sabre court à large lame, qui doit leur servir à épelucher les légumes ou à fendre le bois ; ils vont pieds nus et n'ont des souliers qu'à partir du grade de sous-officier. Certains sont encore armés de lances suivant un antique usage.

L'Empereur a aussi sa ménagerie mieux tenue que celle de son voisin le sultan ; on y voit des serpents, des panthères, de beaux tigres, échantillons de cette terrible race féline, ennemie de l'homme, qui hante encore les forêts de certaines régions de l'île, et des éléphants qui paraissent très friands de bananes, de canne à sucre et de noix de coco.

Toujours comme à Djocja la plupart des indigènes portent le kriss passé dans la ceinture et certains plantent un peigne dans leur chevelure ; il faut voir allant et venant les dignitaires escortés aussi de leur parasol, coiffés certains de haut fez, et suivis de leurs secrétaires et domestiques, portant les écritaires, le thé et le bétel. Ils forment comme des petites processions d'un curieux aspect. On voit également des indigènes coiffés d'un singulier chapeau, sorte de casquette dont le fond manque pour laisser la place au chignon. De vieilles voitures, sortes de berlines, avec des laquais singeant des usages européens donnent une médiocre idée des équipages de la Cour.

Les Etrangers de passage sont aussi admis, toujours avec la permission du Résident, à visiter la demeure du premier ministre et de l'oncle défunt de l'Empereur, qui porte un nom extraordinaire que nous avons renoncé à vouloir traduire et transcrire. Située sur une vaste place, où s'élève des casernes, cette princière demeure offre d'abord, après avoir franchi le portail où des soldats montent la garde, une grande cour au centre de laquelle se dresse une salle ouverte de réception aux nombreuses colonnes et autour de laquelle règnent des corps de logis précédés de portiques, destinés aux logements des serviteurs de toutes catégories et aux dépendances. Au

fond sont les appartements privés, derrière lesquels est un jardin curieux arrangé avec une haute fantaisie. Décoré de statuettes hindoues et de figures diverses, il renferme des kiosques plus ou moins bizarres et de petits salons de repos. Pièces d'eau, volières, petits parcs avec cerfs et daims, rien n'y manque, pas même la... lumière électrique ! Des singes complètent cette petite ménagerie, ainsi qu'un ours et un alligator qui semblent les gardiens de cette singulière retraite.

C'est de Solo que part l'embranchement qui aboutit au nord à Samarang, le troisième port de l'île, desservi par plusieurs lignes de paquebots, y compris celle des Messageries maritimes. On traverse un pays légèrement vallonné sans intérêt spécial, d'aspect pauvre, où le Gouvernement s'est efforcé de replanter à la suite des observations justement faites au sujet des conséquences funestes d'un déboisement trop actif. Ce sont des bois de teck qui sont bien aménagés et surveillés, promettant un rendement sûr et rémunérateur à un moment donné. Chemin faisant on aperçoit des puits indigènes à la longue gaule munie d'un contre-poids qui en se relevant remonte le vase servant à puiser l'eau, comme cela se pratique dans certains autres pays.

Samarang est située sur une rade ouverte, intenable, paraît-il, pendant la mousson d'ouest, et où les navires sont obligés de mouiller une grande distance, à cause de son peu de profondeur, au pied en quelque sorte de l'Oengaran, une belle montagne de plus de 4.000 mètres de hauteur. D'autres grands volcans semblent encadrer le vaste panorama de la baie, comme le Sindoro « le Majestueux » qui mesure 3.124 mètres et le Soembing, le second sommet de l'île avec 3.336 mètres, surnommés les Deux-Frères. Peuplée d'environ 10.000 habitants, dont près de 4.000 Européens, elle semble vouloir rivaliser avec Batavia pour son exportation, quoique son importance a bien diminué depuis le siècle dernier. Elle est encadrée pour ainsi dire par deux ports, le large canal de Bandjir d'un côté et le estuaire d'une petite rivière de l'autre, cette dernière précédée de deux mûles à l'entrée, et réservée plutôt aux chaloupes indigènes faites de jonques aux formes originales et bizarres avec un mât peu élevé, et portant une cabane en saillie à l'arrière, le tout bariolé de couleurs. C'est aussi aux mûles qu'accostent les chaloupes à vapeur et les chalands servant aux chargements et déchargements des navires. C'est donc par ces voies nautiques que les marchandises arrivent à la ville, aux docks et magasins.

Un grand fort en forme d'étoile précède la ville, qui s'étend spacieuse et composée de divers quartiers. Dans le centre européen, où l'Etranger trouvera un bon hôtel, bien aménagé, près d'une vaste place sur laquelle se dresse le grand et peu gracieux bâtiment de l'Hôtel de Ville, et à l'entrée d'une longue et belle avenue bordée de villas, on peut voir de nombreuses boutiques qui témoignent de l'importance commerciale. C'est également proche de cette grande place que se trouvent groupés certains édifices administratifs, les postes et télégraphes, l'hôpital, la société ou harmonie, la demeure du Régent; celle du Résident se trouve peu éloignée. En dehors de la ville européenne, il y a deux quartiers distincts: la ville chinoise, avec certaines villas qui tendraient à prouver la fortune de certains riches négociants, à la suite de laquelle des tombes plus ou moins luxueuses situées sur des tertres gazonnés émaillent lugubrement la campagne; et la ville indigène avec ses habitations plus ou moins modestes, simples cabanes souvent. C'est là surtout que le touriste amateur de pittoresque aimera à flâner au milieu de cette foule aux couleurs variées, grouillante, où il assistera à de curieuses scènes de genre, peintures de mœurs locales. Le soir surtout le spectacle est plus singulier encore avec cette fourmilière de petites lueurs vacillantes qui s'agitent en véritables légions de lucioles, car, on se le rappelle, chaque indigène est tenu d'avoir sa lanterne allumée sous peine d'amende, aussi bien les petits marchands qui s'échelonnent le long des avenues que les passants. On croirait assister à quelque fantastique ballet nocturne, où les torches et les lampions fumeux jettent leurs étranges lueurs.

Mais il nous faut revenir encore sur nos pas et reprendre la route de Solo, pour compléter la visite de cette belle île de Java.

SOERABAYA. — PASSOERJEAN.

Le Bromo.

C'est la large vallée du Solo que va suivre la voie ferrée, après avoir franchi le fleuve sur un pont à plusieurs arches pour parcourir ensuite une des contrées des plus fertiles mais moins pittoresque pour le touriste. Quelques montagnes sur la droite rompent néanmoins la monotonie du pays, comme le Lavoë, qui compte avec ses 3.254 mètres parmi les plus hauts sommets de l'île (il est souvent environné de blanches

vapeurs) et d'autres que l'on rencontrera plus loin. Parmi les cultures variées qui ont remplacé les forêts dont on poursuit en plus d'un point le défrichement, mais qui offrent encore heureusement pour le paysage d'importants massifs de verdure, on peut voir surtout des plantations de cannes à sucre dont la récolte se fait de mai à octobre, avec des usines de distance en distance. Après avoir franchi divers affluents du Solo, on atteint Madioen ou la ville du Buffle, au bord d'une rivière navigable. Le paysage se poursuit de même, mais sur la droite se dresse le Willis (2.550 mètres) précédé du Pandan qui lui n'atteint même pas un millier de mètres. La voie d'abord plane descend insensiblement à la mer.

La station de Kertosono me remet en mémoire une anecdote. Comme nous nous demandions la cause de l'animation extraordinaire qui éternait à cette gare et que ne justifiait cependant pas l'importance relative de la ville, habitée surtout par des Chinois, nous vîmes apparaître sur le quai, objet de la curiosité de tous, un jeune prince à la figure de fille, vêtu d'une robe bleu ciel, enrichie de broderies argent, et coiffé d'une sorte de diadème, devant lequel la foule s'écartait avec respect. Suivi de divers personnages il est venu prendre place dans un wagon spécial. A sa vue nous n'avons pu nous empêcher de sourire, nous croyant transportés dans un théâtre à féeries, au moment où « un prince charmant » quelconque entrerait en scène.... Contrastant étrangement avec de jeunes Chinois habillés à l'européenne, nous rappelaient à la réalité !

On passe alors de la vallée du Solo dans celle du Brantas, une des plus considérables rivières de l'île, et qui va se déverser à la mer par son bras dont l'un sert en quelque sorte de port à Soerabaya. A Ambang, une citadelle se dresse près de la gare, rappelant bien que c'est en pays conquis. Bientôt on franchit le second bras du Brantas et on laisse sur la droite un important massif montagneux, duquel se détache à la suite la masse imposante de l'Ardjoëno, dont le sommet élevé ne mesure pas moins de 3.330 mètres. Dans le massif qui précède, un volcan de moindre importance, le Keloët s'est signalé en 1848 par un terrible réveil dont les détonations formidables s'entendaient, paraît-il, à plus de 200 lieues. Il présente un cratère de plusieurs centaines de mètres de profondeur avec un lac qui se change en source fumante et en vapeurs. Un de ses voisins plus élevés le Kawi est muet pour toujours. Il en est de même du Penanggoengoen, petit frère de l'Ardjoëno, dont il n'atteint que la moitié de la

A Sidohardjo, une modeste ville dont le climat semble exceptionnellement chaud et malsain, un embranchement conduit à Pasoeroean, en passant par Bangil, tandis que la ligne se poursuit sur Soerabaya.

Première ville de Java par son importance commerciale qui s'est rapidement développée dans ces dernières années, Soerabaya ou Soerabaja a vu sa population atteindre le chiffre de 300.000 habitants. Il y règne une grande activité commerciale et industrielle ainsi qu'on peut le voir par les nombreuses usines qui se sont montées. Elle est en même temps un grand entrepôt et le principal arsenal maritime, établie sur la rive gauche du Brantas, non loin de l'embouchure du Solo, qui a formé un delta d'alluvion. Sa vaste rade est comprise entre la côte et l'île de Madoera, car là encore il n'y a pas de port assez profond, mais le détroit forme un bon mouillage à l'abri des vents, et les chalands peuvent faire la navette entre les navires et la ville au moyen du canal qui la traverse. Une voie ferrée dessert le port contournant la ville, qui s'étend en longueur et est traversée par un tramway. Elle est fortifiée sur presque tout son pourtour et une citadelle commande les ouvrages du côté de la mer. Les établissements de la marine sont groupés autour d'un bassin. Dans l'intérieur de la ville qui n'offre pas d'intérêt particulier au point de vue artistique et même pittoresque, on trouve les bureaux de la Résidence, l'hôtel des Postes et Télégraphes, et le Cercle de la Concordia. Enfin dans un quartier plus éloigné mais plus spacieusement aménagé : le Club, la demeure du Résident avec des jardins en terrasse au bord du fleuve et non loin l'hôpital. L'habitation du Régent est située dans les mêmes parages.

La ville est desservie par plusieurs gares, dont la gare centrale. Les voyageurs peuvent choisir entre deux principaux hôtels, situés l'un au centre, l'autre derrière la Résidence ; mais, du reste la ville n'offrant qu'un intérêt secondaire, il est plus que probable qu'on n'y séjournera pas. Des canaux lui donnent un peu la physionomie d'une ville de la mère-patrie.

Dans les faubourgs indigènes, plus ou moins sordides, on trouve encore peut-être quelques coins pittoresques appelés à disparaître.

A une cinquantaine de kilomètres au sud-ouest, il existe encore, paraît-il, des ruines plus ou moins informes d'une vieille capitale hindoue, que nous avons eu le regret de ne pouvoir aller visiter et ce malgré leur peu d'importance, au dire de quelques avis que nous avons pu recueillir. Nous souhaitons à d'autres d'avoir la satisfaction de pouvoir contrôler le fait.

Reprenant l'embranchement ferré cité plus haut, sans oublier de mentionner la belle vallée de Kédiri aux fertiles plaines arrosées par le Brantas, nous nous arrêterons à Passoeroean ou le « Jardin de bétel » ville dont l'importance a bien diminué dans ces derniers temps ; située non loin de la mer elle était autrefois un marché où se concentraient les produits de la région, mais elle a vu successivement des maisons de commerce disparaître au profit de Soerabaya. C'est le pays qui a, paraît-il, le mieux conservé les coutumes d'origine hindoue et les indigènes vont encore dans les environs vénérer des débris de temples de Siva et y porter des offrandes. A quelque distance Panaroekan est le lieu où jadis les Portugais établirent leurs premiers comptoirs dans l'île.

Enfin c'est de Passoeroean que part la route de Tosari, par où se fait l'ascension du Bromo la plus belle et grandiose excursion que l'on puisse faire à Java, et dont nous nous efforcerons de donner une idée.

La route après avoir dépassé les blancs pylones qui servent en quelque sorte de portes à la ville, traverse à l'ombre de beaux arbres une verdoyante campagne. Elle est généralement animée et l'on y croise de pesants chariots, coiffés d'une toiture pointue, tirés par des buffles courbés sous des jougs en bois sculpté d'une curieuse forme, ainsi que de nombreux porteurs ; on y a même installé depuis peu de temps un tramway à vapeur pour desservir quelques localités voisines, ce qui prouve la grande circulation de ce coin très peuplé. Des marchés animés auprès desquels stationnent de longues files de voitures attendant le client et des groupes d'habitations dissimulées sous la verdure, donnent un cachet particulièrement pittoresque au chemin qui mène au village de Passerpan en environ une heure et demie. Nous remarquons encore ici des enfants dont la figure est couverte de poudre blanche pour les préserver des brûlures du soleil. A de longues perches nous apparaissent suspendues de modestes cages que nous examinons pendant que nous troquons notre équipage contre une petite voiture légère qui mettra encore environ une autre heure et demie pour atteindre par une montée en lacets sur un sol pierreux la station sanitaire de Poespo, située à 580 mètres d'altitude. On jouit déjà de là d'une belle vue en arrière sur la plaine et la mer avec le golfe de Soerabaya et l'île deadoera, dont la silhouette bleue se profile au-dessus de l'horizon. Le coût des voitures est de cinq à six florins, mais il faut avoir soin de bien convenir de son prix à la station de Passoeroean, pour éviter des ennuis de route. Le petit hôtel bien modeste de Poespo est tenu par un vieux indonésien établi depuis plus de trente-cinq ans dans l'île. Déjà à cette

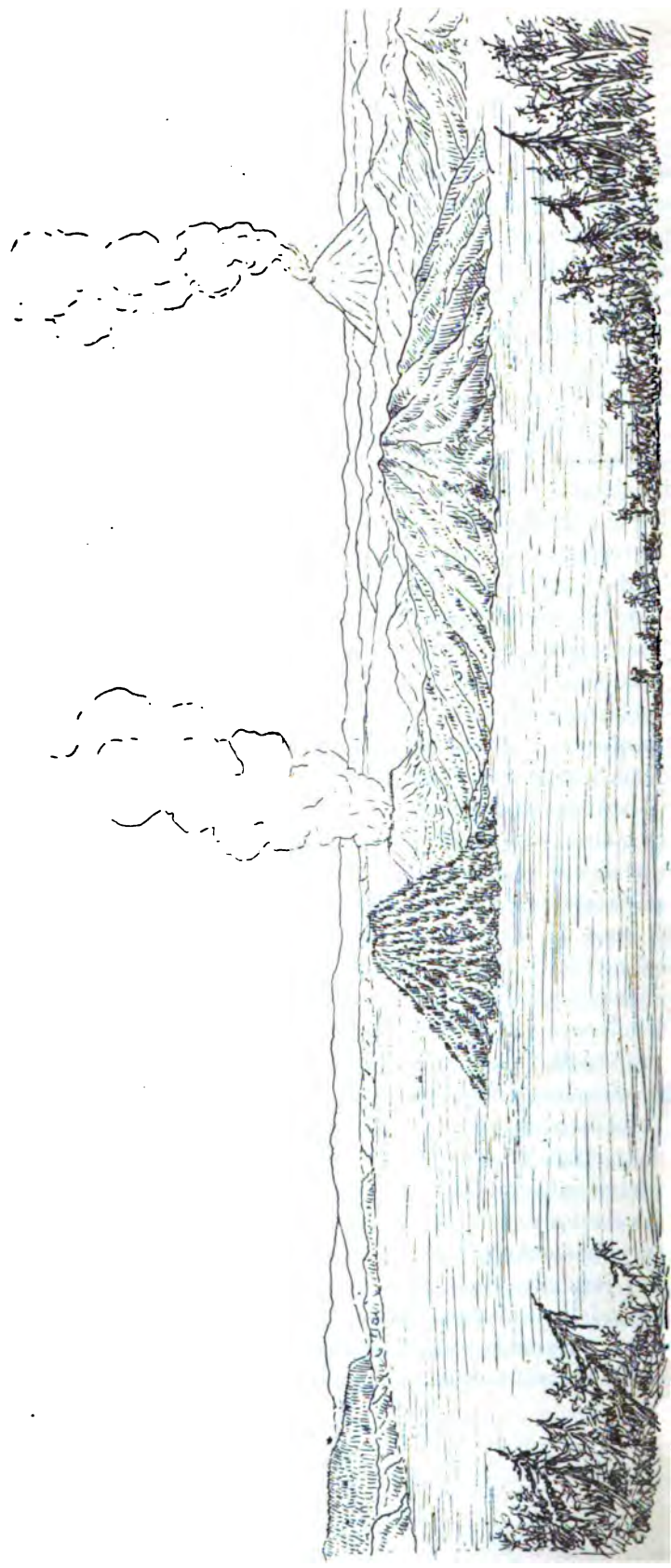
altitude on sent une différence appréciable de température avec la plaine, mais ce sera bien autre chose à Tosari. Après avoir enfourché son cheval, ou pris un palanquin, moyen de transport beaucoup plus coûteux, car il faut prendre des escouades de porteurs de rechange, on poursuit la montée qui s'accroît et que bientôt on accomplira en voiture. On s'élève au travers de plantations de cafés et de quinquinas, avant d'atteindre la forêt et l'on passe de crêtes en crêtes, d'où la vue plonge dans de profonds ravins au-dessus desquels se dresse la pyramide tronquée de l'Ardjoeno. Par-ci par-là une pauvre cabane semble perdue dans ce vaste paysage, sur lequel règne surtout le matin un brouillard plus ou moins transparent, sorte de gaze que le soleil crève d'un rayon de lumière éclairant subitement quelque coin ignoré, comme en une fantastique vision.

C'est ainsi que nous apparut tout à coup l'hôtel de Tosari juché sur un éperon comme un véritable nid d'aigle. Il nous a fallu près de trois heures pour atteindre ce site à 1.780 mètres d'altitude. Quand les nuages, ce qui arrive malheureusement trop souvent ne forment pas un épais rideau qui enveloppe la montagne, la vue s'étend magnifique sur l'horizon lointain par-dessus les escarpements gigantesques que domine la terrasse de l'hôtel. La pointe sur laquelle il est construit est si exigüe que l'on a dû en entailler les flancs pour créer des terrasses sur lesquelles on a élevé de légères et sommaires annexes. Mais on n'est pas difficile sous le rapport du confort, tant on est heureux de pouvoir respirer un peu et tant on éprouve de plaisir à se couvrir. C'est que c'est le plus haut point habité de l'île et celui où un Européen peut le mieux se figurer qu'il a pour un instant déserté les contrées tropicales. Les nuits, matinées et soirées sont parfois très fraîches ou paraissent telles ; le thermomètre descend jusqu'à 15 degrés environ et parfois plus bas.

L'excursion de l'hôtel au cratère du Bromo demande sept à huit heures suivant les temps d'arrêt. Elle peut se faire à cheval sous l'escorte de guides et il serait fâcheux qu'un touriste montât à Tosari sans l'accomplir, car elle n'offre pas de difficultés et n'entraîne qu'une fatigue relative dont on sera récompensé par les impressions inoubliables qu'on en rapportera.

Par une montée rapide en escalier, où souvent les chevaux glissent, on s'élève vite au-dessus du village pittoresquement groupé sur un large palier, joli et intéressant type de village de montagne, aux cabanes rustiques d'où s'échappent par des interstices de la toiture à défaut de

cheminées des fumées d'un bleu transparent estompant légèrement les pentes boisées qui l'encadrent. Devant les portes, des indigènes grelottent sous les haillons dans lesquels ils se pelotonnent... C'est qu'il fait froid pour eux ! On atteint une arête sur laquelle deux groupes de cabanes servent d'abri à des maraîchers qui se livrent à la culture des légumes, du chou principalement, auxquels la température du lieu convient mieux que les grandes chaleurs de la plaine. Derrière soi on jouit d'un joli coup d'œil, car la vue est bien dégagée. Franchissant un ravin pour grimper sur une autre crête, de belles échappées à travers des bois de petites dimensions permettent de ne rien perdre du paysage environnant. On arrive ainsi au pied de dunes de sable recouvertes d'herbes jaunies auxquelles des bosquets de pins donnent un aspect qu'on est tout surpris de rencontrer dans ce pays et à cette hauteur ; on se croirait à proximité de la mer sur un de nos coins de côte française et cette anomalie de la nature ne s'explique que par les transformations qu'a subies ce sol volcanique. Une petite montée au milieu d'un paysage qui n'a plus rien de javanais ni de tropical conduit à un col précédant une véritable dégringolade de 200 mètres de hauteur sur les flancs d'une brusque pente boisée. A deux pas est un belvédère avec abri rustique d'où le coup d'œil étrange vous arrache un cri d'étonnement et d'admiration. On est alors à plus de 2.200 mètres. La vue dont on jouit offre en effet un de ces tableaux bien faits pour frapper l'imagination. On a devant soi à ses pieds « la mer de sable » ou Dasar cette curiosité naturelle tout à fait exceptionnelle ; cette sorte de désert qui a l'aspect d'un lac desséché, dont les rives escarpées présentent des falaises couvertes par endroits d'une végétation roussie, dont la hauteur variable peut atteindre jusqu'à plusieurs centaines de mètres sur certains points, et dont le développement est d'environ 25 kilomètres. Ce n'est autre que l'ancien cratère du Tengger, montagne littéralement décapitée par des éruptions volcaniques répétées. Au centre de ce désert au sable gris irrégulier, où l'on peut voir des effets de mirage et où se forment parfois même des petites trombes, se dresse la pyramide verte d'un foyer d'activité et derrière le cratère du Bromo d'où s'échappent de légères et parfois abondantes vapeurs, tandis que tout à l'entour se dresse comme une ceinture de montagnes que domine le colossal Sméroë. Le géant javanais, Mont Merou ou Montagne-Sainte qui mesure 3.711 mètres, laisse lui aussi échapper un beau panache de fumée, rappelant aux pauvres humains l'énorme courant de lave qu'il a laissé passer en 1885 brûlant tout sur son passage et jetant l'effroi dans toute la contrée.



Le "Basar" ou mer de sable. - Vue d'ensemble du volcan du Bromo. - Le Semuré. -

A une faible distance du cratère du Bromo, on laisse les chevaux sous un léger abri pour gravir les curieuses bavures du cône de déjection et en atteindre le sommet par un rudimentaire escalier de deux cents marches établi sur la cendre. Il est bien le type parfait du cratère, gigantesque boursofflure qui présente un vaste entonnoir d'environ deux cents mètres de profondeur sur un demi kilomètre de diamètre perforé au fond, d'un trou, gueule rouge de feu, véritable bouche de l'Enfer. De ses lèvres jaunes de soufre s'échappent des vapeurs empoisonnées, tandis que l'on sent parfois trembler le sol sous les effroyables détonations de ses bruits souterrains. C'est bien là un spectacle impressionnant et que pour ma part je ne saurais oublier, quand on songe surtout qu'il suffirait d'un faux pas pour rouler dans l'effroyable gouffre. La présence de quelques oiseaux dans ce paysage de mort, surprend étrangement ; on se demande quel instinct peut les avoir poussés à venir là ?

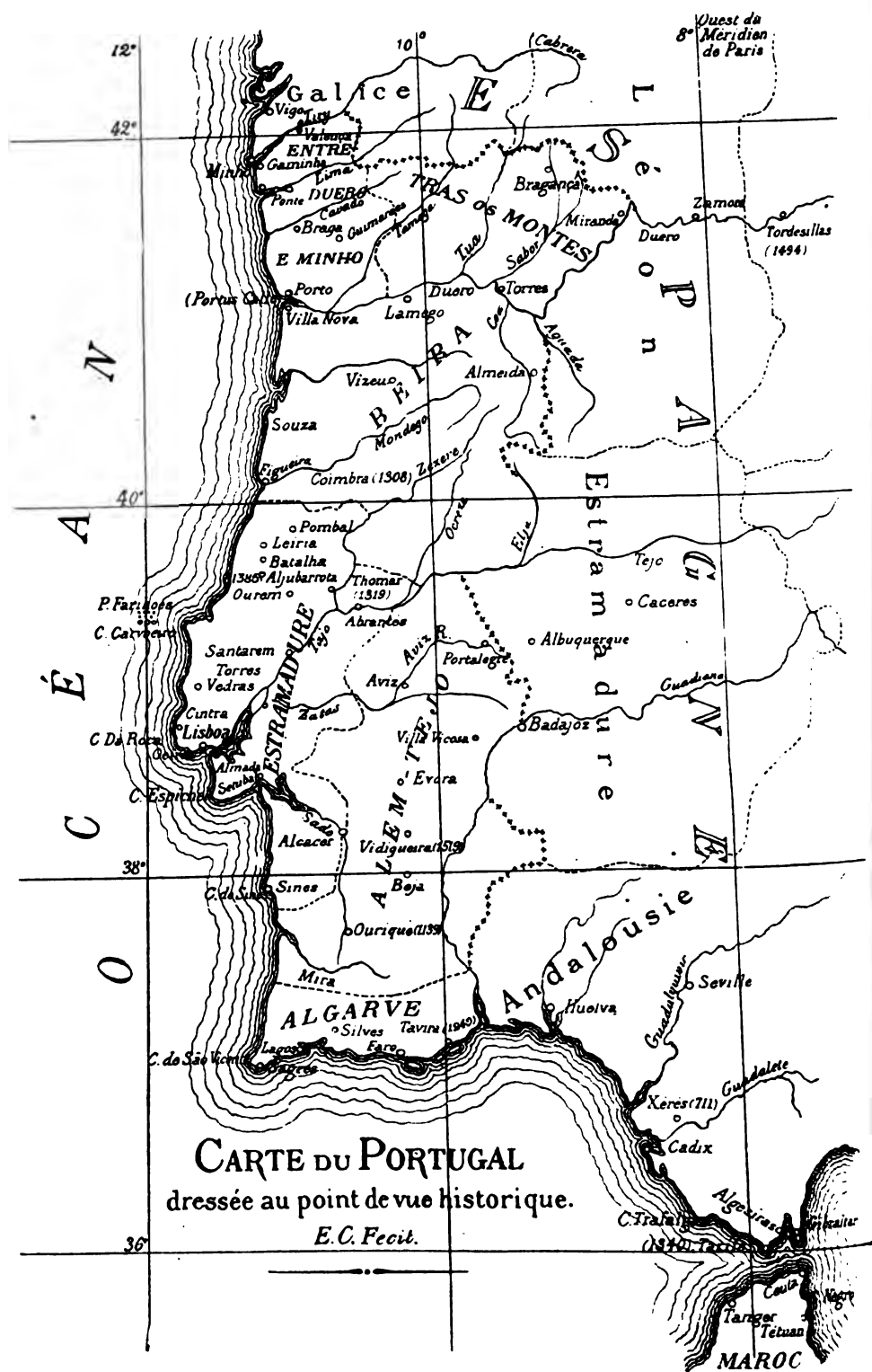
A la pointe extrême de l'île de Java, enfin, il existe un important massif montagneux qui renferme encore quelques grands sommets comme l'Argopoëra, qui mesure 3.090 mètres, sur lequel l'on retrouve, paraît-il, quelques ruines d'un temple de Siva, et le Raoen (3.330 mètres) le plus profondément évidé des cratères, colossal gouffre, qui mesure 100 mètres de profondeur sur 5 kilomètres de circuit. Il est généralement environné de brouillards et vapeurs et l'on entend d'une façon presque constante de sinistres bruits qui prouvent qu'il est de ceux qui pourraient bien se réveiller un jour ou l'autre, constante menace pour l'île et ses habitants.

C'est ainsi que nous terminerons la visite de l'île que je serais tenté de surnommer la plus belle île du monde.

Comme on a pu s'en rendre compte, l'île de Java est donc un pays en fait pour attirer le touriste, amateur de pittoresque, aussi bien que l'archéologue qui peut encore faire ample moisson d'intéressantes découvertes, que le géologue et les savants en général qui y trouveront un vaste champ d'études et que l'artiste lui-même, que retiendront incomparables paysages, sans parler des scènes de genre où il pourra employer son talent à l'aise.

Cette courte étude puisse-t-elle encourager quelques touristes reprenants à aller contrôler mes descriptions sur place ; c'est là ce que je souhaite.

Eugène GALLOIS.



LE PORTUGAL & VASCO DA GAMA

DÉCOUVERTE DE LA ROUTE MARITIME DES INDES

1498. — Fêtes du IV^e Centenaire. — 1898.

Conférence faite le Dimanche 15 Mai 1898,

Par M. le D^r ÉDUARDO D'AVELLAR,

Sous la présidence de M. PAUL CREPY, Vice-Consul de Portugal,
Président de la Société.

INTRODUCTION.

Dans une Séance solennelle tenue le 15 Mai 1898, la Société de Géographie de Lille a célébré comme le Portugal le IV^e Centenaire de l'arrivée de Vasco da Gama dans l'Inde à Calicut, le 17 Mai 1498, par la découverte de la nouvelle route maritime qu'il venait de découvrir.

M. le D^r Eduardo d'Avellar, momentanément à Paris, est venu conter, devant une salle absolument comble, avec un charme et une conviction patriotique qui ont séduit tous ses auditeurs, les péripéties du glorieux voyage de l'illustre Navigateur. Un ami de notre honoré Président, M. José de Saldanha da Gama, descendant du célèbre amiral Almeida de Vidigueira, arrivé de Lisbonne spécialement pour cette circonstance, rehaussait par sa présence l'éclat de la fête ; plusieurs étudiants portugais de l'Université de Lille, invités par la Société, se trouvaient également parmi les membres du Bureau.

Le D^r d'Avellar a exprimé ses idées et décrit le voyage de Vasco da Gama avec une pureté de langage toute française et avec la délicatesse et l'élévation de sentiments que nous connaissons aux Portugais. On a applaudi avec enthousiasme, de même que l'hymne national portugais.

Le Bureau de la Société a voulu fixer dans son Bulletin le souvenir agréable qui sera conservé à Lille de ces distingués visiteurs

et de cette brillante Séance commémorative, pendant que, là-bas, en Portugal, on a hautement apprécié notre sympathique manifestation en l'honneur du célèbre navigateur ; en effet des journaux ont relaté le fait avec des commentaires aimables et de divers points du royaume nous sont parvenus de chaleureux remerciements.

Le récit fait par M. le D^r d'Avellar appartient à l'histoire du Portugal, on en retrouvera exactement tous les faits dans l'étude ci-jointe, écrite avant la certitude d'obtenir son concours que des circonstances pouvaient empêcher.

1. ORIGINE ET FONDATION DU ROYAUME DE PORTUGAL. — L'histoire des nations prouve que leurs destinées, comme celles des hommes, sont gouvernées par leur caractère et par les événements qui mènent généralement à des résultats analogues s'ils sont identiques ; de cette conviction, par les efforts d'une étude approfondie, naissent les enseignements des philosophes ou l'expérience si nécessaire aux souverains.

A ce propos, il paraît intéressant de voir en quelques lignes, comment une suite de péripéties malheureuses ont fait surgir des siècles tourmentés des premiers temps de l'Espagne, les causes de la fondation du Portugal ; comment les temps héroïques ont amené la création de l'empire colonial qui a produit l'âge d'or de ce pays, constatant que la grande prospérité, cette source de décadence, a déterminé un nouvel asservissement, épreuve pénible qui a porté la nation portugaise à se ressaisir et à secouer le joug étranger en retrouvant les vertus nationales du passé.

Soumis à de nombreux maîtres, les ancêtres des Portugais se fortifièrent par la lutte pour l'indépendance, les guerres anciennes éliminant les faibles et les pusillanimes ; puis quand arriva une ère de paix et de liberté, ils surent appliquer à l'étude et au travail, l'énergie acquise et déployée contre l'ennemi ; à la gloire, à l'honneur, ils purent joindre la science et la richesse, mais la prospérité leur fut presque fatale, leur caractère énergique les sauva.

Ces ancêtres, les Lusitaniens, bien des siècles avant notre ère, commerçaient paisiblement avec les Phéniciens et peut-être des Grecs, quand les Carthaginois, jaloux de la métropole, se rendirent maîtres de la péninsule Ibérique. Au III^e siècle avant J.-C., lors de la seconde guerre punique, les Romains se présentèrent et furent acceptés comme

les libérateurs, mais on reconnut bientôt qu'ils étaient de nouveaux maîtres et les Lusitaniens leur montrèrent par des révoltes continuelles qu'ils ne voulaient point être trompés. Nous savons que Viriathe les mit en échec jusqu'à ce qu'on l'assassinât et que Numance résista jusqu'à la destruction. La stratégie finit néanmoins par être victorieuse sur les plus courageux efforts et Rome imposa sa civilisation.

Plus tard, les barbares de la Germanie firent des apparitions et rivèrent ensuite en foule ; les Francs, puis les Vandales se firent d'abord une place, après eux les Alains et les Suèves détruisirent la civilisation romaine dans leur tourbillon dévastateur ; ensuite ce furent les Visigoths, venant de l'Aquitaine d'où Clovis les expulsa en 507, chassèrent ou soumirent tous les autres peuples de l'Espagne, réunissant les provinces en un royaume que gouvernèrent une trentaine de rois, depuis Ataulfe (412) jusqu'à Roderic (711). Selon la coutume romaine, ils créèrent des germes de solidarité entre les tribus soumises encouragées par des rapports d'intérêt commun. Maîtres moins durs et relativement peu nombreux, ils fusionnèrent en partie avec les indigènes, desquels ils acceptèrent les souvenirs de la civilisation romaine ; eurent presque un moment de répit et si Clovis parvint à les refouler vers les Pyrénées, les Goths de l'Ouest surent garder leur royaume longtemps intact dans la péninsule Ibérique.

Mais des jours pénibles, des siècles de servitude étaient encore réservés aux Lusitaniens ; après les Ariens ils devaient subir les Arabes.

Les Arabes, ambitieux et fanatiques, profitant des rivalités ou attirés par l'intrigue, s'élancèrent des rivages africains comme une trombe dévastatrice et Tarick, général de l'émir marocain, conquit l'Espagne entière, en une seule bataille, exterminant à Xérès, en 711, Roderic et son armée.

La puissance des Visigoths fut abattue et la civilisation orientale disparut en Espagne avec ses méthodes et ses idées d'un autre genre, sa science et son génie supérieurs mais plus réfractaires aux Arabes, car le fanatisme musulman a toujours été une barrière.

Les mœurs, le caractère et la religion des vainqueurs les firent mépriser par des vaincus ; Lusitaniens et Goths, jadis ennemis, aujourd'hui réunis, retrouvèrent leurs ardeurs belliqueuses dans leur commun désir de la liberté et sous l'inspiration de Pélage, descendant des Goths qui se fit déclarer roi de Léon en 717, ils se réfugièrent dans les montagnes des Asturies, de Galice et de Léon. Là ils

redevinrent les héros d'autrefois ; ces forteresses naturelles furent d'abord le siège de la résistance contre les envahisseurs, puis le centre d'organisation de la glorieuse Croisade d'Occident qui dura plus de sept siècles, épuisant trois dynasties arabes, d'Abdéhrame à Boabdil.

Nos compatriotes anciens et actuels s'illustrèrent dans cette suite de combats, chevaliers flamands et français versèrent leur sang pour aider les Goths et les Lusitaniens à chasser les infidèles de la Péninsule, comme Charles Martel les avait refoulés de l'Aquitaine en 732. A la fin du VIII^e siècle, lors des victoires de Charlemagne, la Marche d'Espagne établie et le royaume des Asturies et de Léon constitué au N. du Douro, formèrent le rempart inattaquable des adversaires de l'Islam où ils se maintinrent en sécurité, quoique le khalifat de Cordoue fut à l'apogée de sa splendeur et de sa puissance. Bien plus, les Maures, sans cesse harcelés, continuèrent à reculer peu à peu, et le royaume de Castille se constitua à leurs dépens, de même que celui d'Aragon.

Enfin les événements de la fin du XI^e siècle firent naître les circonstances qui amenèrent la création du Portugal. Le comte Henri de Bourgogne, arrière-petit-fils de Hugues Capet (il était le quatrième fils du second duc de Bourgogne Henri, dont la sœur Constance fut l'épouse d'Alphonse VI, roi de Léon et de Castille), épris du désir de batailler contre les Infidèles et de renouveler les prouesses des héros du siècle de Charlemagne, partit à la cour de son oncle en compagnie de son cousin Raymond. Sa bravoure fut si impétueuse et son habileté si supérieure que son armée toujours victorieuse dans vingt batailles, repoussa les Sarrasins jusqu'au delà du Tage.

Alphonse, en roi, voulut que d'immenses largesses,
Pour prix de tels exploits, montrassent sa grandeur,

comme le raconte Vasco da Gama au roi de Mélinde dans le III^e chant des *Lusiades*, et le roi de Castille lui donna en mariage sa fille Téréja, à laquelle, bien qu'illégitime, il accorda une dot toute royale : les provinces conquises entre le Minho et le Tage moyen, érigées en comté. Trente ans plus tard, son fils Alphonse-Henri fut proclamé roi de Portugal sur le champ de bataille d'Ourique (au S. de l'Alem-Tejo) où le 25 juin 1139, il mit en déroute cinq rois musulmans (origine des 5 écus en croix des armes de Portugal), constituant par cette victoire son royaume tel qu'est le Portugal actuel, moins les Algarves, petite province conquise un siècle plus tard.

Les circonstances favorisèrent en tous points la fondation du Portugal par un prince issu de la famille royale de France, devenu ainsi chef de la seule dynastie des souverains qui s'est perpétuée jusqu'à nos jours directement ou non en trois branches : de Bourgogne, d'Aviz de Bragance. Une princesse d'Orléans, Marie-Amélie, née en 1865, partage aujourd'hui le trône du roi Carlos I^{er}, auquel elle est mariée depuis 1886.

Les descendants d'Alphonse-Henri, non moins braves que leurs aïeux, s'assurèrent la possession de l'Estramadure et de l'Alem-Tejo dès 1249, Alphonse III s'emparant de Faro, chassa définitivement des Algarves les Maures déjà une fois expulsés par Sanche I^{er}. Le Portugal ne dépassa jamais ces limites. Alors le roi Denys *le Sage* s'occupa davantage de l'organisation politique et administrative ; il créa l'université de Lisbonne en 1290, transférée en 1308 à Coïmbre où elle a toujours été florissante ; il régularisa et limita les privilèges de la noblesse. En 1319 il fonda l'ordre du Christ, dont les chevaliers eurent la mission de protéger les chrétiens contre les Maures, remplaçant les Templiers (1118-1312) qui avaient été supprimés par le pape Innocent V à l'instigation de Philippe-le-Bel. Un magnifique monastère fut construit peu après à Thomar, en Estramadure, pour être le siège de l'ordre dont la bannière fut comme celle des Templiers, blanche avec une croix rouge.

Les Portugais furent obligés bien des fois encore de disputer aux Castillais la terre des ancêtres reconquise, et des querelles politiques et souvent aussi traiter les Espagnols en ennemis. Cependant en 1371 le roi Alphonse IV, *le Redoutable*, celui qui ordonna le meurtre de Castro (1335), aida le roi de Castille Alphonse XI, son gendre, à braver en pièces, près du rio Salado, une armée de 500,000 Sarrasins venus de Grenade ou débarqués à Tarifa pour tenter un important et vain effort.

LE SIÈCLE GLORIEUX, LES GRANDS NAVIGATEURS. — Enfin, au XV^e siècle, s'ouvrit pour le Portugal l'ère de prospérité et de splendeur qui dura jusqu'à la domination espagnole ; la paix et la sécurité qui succédèrent à l'éclatante victoire d'Aljubarrota (1)

victoire d'Aljubarrota (près de Leiria en Estramadure), dont la mémoire chère aux Portugais, fut remportée par le roi Jean I^{er}, contre les Espagnols,

eurent une influence décisive sur la transformation de la situation ; elles permirent à l'activité de prendre une direction nouvelle bien plus favorable au développement de la richesse du pays.

Sous le sceptre vigoureux de Jean I^{er} le Bâtard (fondateur de la branche d'Aviz), fils naturel de Pierre-le-Justicier, les Portugais, désormais sûrs de leur indépendance, portèrent eux-mêmes la guerre en Afrique pour détruire les pirates arabes en s'emparant de Ceuta. Cette première campagne à l'extérieur fut aussi une circonstance notable, sa réussite émut les esprits et fit naître le goût des expéditions maritimes que l'Infant Dom Henri se hâta d'encourager. Ce prince s'adonna par goût et par patriotisme à l'astronomie et aux mathématiques et alla s'installer à Sagres, au cap St-Vincent ; il devint par ses études l'un des promoteurs des nombreux voyages d'exploration qui rendirent célèbre la fin du XV^e siècle. Avant lui, le cap Bojador était un épouvantail, dans l'esprit des marins c'était un lieu hanté par des génies malfaisants, l'entrée d'un désert de terres brûlées et d'une immensité de mer bouillante qu'un soleil torride faisait un chemin de l'enfer ; les Arabes intéressés étaient loin de détromper les Portugais. Dom Henri communiqua l'opinion basée sur ses études que ces craintes étaient chimériques et indignes de gens courageux, que les suppositions étaient mensongères autant que les apparences et que la mer devait environner l'Afrique vers le Sud. Or il existait alors, dans la nation portugaise, vigoureuse par tempérament, un excès de vitalité dû à l'inaction après 8 siècles de guerre ; cette circonstance aidant, le prince convainquit quelques hommes aventureux ; leurs premières tentatives furent des succès ; aussitôt la fièvre de l'inconnu s'empara des esprits et l'élan donné traça dans le siècle naissant le chemin qui devait conduire le Portugal vers une gloire nouvelle et une prospérité brillante.

D'abord on ose aller voir ce qui se passe au delà du cap Noun et des

dont la reine Béatrix, fille du défunt roi de Portugal Fernand I^{er}, prétendait à l'héritage de son père pour le joindre au trône de Castille. A cette bataille, qui eut lieu le 15 août 1385, et où l'on vit bien des chevaliers portugais prendre parti pour Béatrix, combattit le chevalier Vasco de Lobeira, l'auteur du célèbre poème de chevalerie *Amadis de Gaule* ; les Castillans y amenèrent 16 pièces de canon, les premières, dit-on, qui parurent dans la Péninsule ; elles n'eurent point raison de la valeur des Portugais et le roi Jean I^{er} fit construire sur l'emplacement de cette célèbre bataille le splendide monastère de Batalha que certains ont comparé pour la magnificence au temple de Salomon.

Canaries ; dès 1418, Tristan Vaz et Gonzalès Zarco découvrent Porto-Santo des Madères et en 1419, avec Barth. Ferestrello, qui devint le beau-père de Christophe Colomb, ils débarquent à Madère où bientôt on plante vigne de Chypre et canne à sucre de Sicile. En 1427, les Portugais s'établissent aux Canaries et abordent le cap redouté de Bojador ; en 1432, Gil Eannez de Lagos le double de 40 lieues et fait une excursion dans le désert malgré une attaque des Maures pendant que Velho Cabral, voguant audacieusement jusqu'à 1,300 kilom. vers la pleine mer, aborde aux Açores. En 1441, Antao Gonzalès et Nuno Tristan poussent jusqu'au cap Blanc, ils entrent en relation avec les indigènes et se persuadent de plus en plus qu'il faut courageusement continuer les tentatives d'exploration. En effet, en 1445, se produisit un événement qui devait détruire toutes les traditions effrayantes et donner aux idées de découverte l'impulsion nécessaire pour assurer la gloire et la richesse du Portugal.

Denys Diaz, dépassant hardiment le cap Blanc et côtoyant les rochers, vit apparaître à ses yeux étonnés, au lieu des sables arides du désert, une côte verdoyante et fertile qu'il appela le cap Vert. Nuno Tristan explora ensuite le Sénégal et s'avança jusqu'au rio Grande, mais là il fut massacré par les nègres. Cependant, des indigènes capés avaient confirmé l'existence vers l'Est de l'Afrique du prêtre n, roi et pontife de contrées que les Portugais croyaient l'Inde. Ce sonnage légendaire semblait la fiction du pouvoir indou, la tradition s'en était répandue et perpétuée en Europe depuis 1150 environ ; on admit plus tard que le prêtre Jean était le souverain d'Abyssinie, le roi, roi et chef spirituel de catholiques dissidents.

Comme Henri, dans la joie de ces résultats surprenants mais en partie secrets, fit part au pape Eugène IV de ces découvertes ; celui-ci, usant de toute puissance de l'Église à cette époque accorda, par une bulle spéciale, au prince de Portugal et à l'ordre du Christ dont il était Grand-Maître, la suprématie sur toutes les terres découvertes et à ouvrir sur la côte d'Afrique. Cet acte fut modifié et précisé par la convention de Tordésillas (1494) entre les rois d'Espagne et de Portugal, par laquelle toutes les découvertes faites au delà de 360 milles à l'ouest du méridien des îles du cap Vert devaient appartenir à l'Espagne, et toutes celles à l'Est de cette ligne fictive, au Portugal. Les sceptiques furent alors convaincus et les explorateurs enhardis découvrirent bientôt les côtes de la Guinée, poussant même jusqu'au

Ainsi en 1447, Alvaro Fernandez découvrait le Sierra-Leone ;

en 1469, Lopo Gonzalves arrivé sous l'Équateur donnait son nom au cap Lopez actuel ; en 1471, Jean de Santarem explorait toute la côte de Guinée et en 1481, Diégo d'Azambuja y élevait un fort sur la côte de Mina ; en 1484, Diégo Cam reconnaissait le bas Congo, y édifiait des *pedraos* aux armes de Portugal et ramenait des indigènes avec lui à Lisbonne.

Malgré la mort en 1464 de Dom Henri, le savant fils de Jean I^{er}, malgré la guerre avec l'Espagne, malgré les agitations pénibles du règne d'Alphonse V, se préparaient ainsi les découvertes qui allaient amener de l'Orient l'âge d'or pour le Portugal. L'Espagne devait chercher et trouver une source de grandeur à l'Ouest en ne rebutant pas Christophe Colomb comme l'avait fait Jean II, qui n'avait qu'une préoccupation, la route des Indes. Ce roi, par sa haute intelligence et sa vigueur d'action, songeait à utiliser les travaux de son oncle Dom Henri, il envoya deux tartanes de 50 tonneaux sous les ordres de Barthélémy Diaz de Novaes et de son frère Pero Diaz, descendants de Denys Diaz qui avait découvert le cap Vert, avec mission de longer la côte d'Afrique pour faire le tour du continent. Partis le 2 août 1486, ils prirent possession des territoires en plantant des *pedraos* là où ils abordèrent ; mais s'étant éloignés des côtes ils s'avancèrent trop vers le Sud, jusqu'au 40° degré. En cinglant vers le N.-E., ils retrouvèrent la terre et plantèrent un *pedrao* vers le 34° degré au S. du rio Infante ; il y était encore, dit-on, en 1851. Là s'arrêta l'expédition, les équipages refusant de s'éloigner encore. Ce fut alors, au retour, pendant des tempêtes continuelles, que Barthélémy Diaz aperçut pour la première fois le groupe de montagnes formant l'extrême limite de l'Afrique. Il l'appela le cap des Tourmentes, mais Jean II, ravi d'apprendre au retour de l'expédition, en décembre 1487, un si heureux succès, l'appela *de Boa Esperanza*.

Pendant ce temps, le roi, toujours désireux de connaître le prêtre Jean, le mystérieux souverain qu'il croyait tout puissant aux Indes, afin d'établir des relations avec ce riche pays, envoya vers l'Orient, par la route de terre, Pero de Covilham et Alphonse de Païva, tous deux habitués aux voyages et parlant l'arabe. Ils partirent le 7 mai 1487 par Barcelone, Naples, Rhodes, Alexandrie, le Caire et Aden où ils se séparèrent. A. de Païva parcourut l'Arabie et le golfe Persique, mais mourut à Ormuz ; P. de Covilham alla dans l'Inde et à Calicut et retourna bien renseigné au Caire où il trouva deux juifs envoyés par Jean II à la recherche des explorateurs ; il leur donna tous ses docu-

nents et repartit vers le Sud pour reconnaître le pays jusqu'à Sofala. En revenant, il s'arrêta à la cour du négus d'Abyssinie qui le retint si bien, qu'il s'y maria et ne retourna jamais en Europe ; plus tard en 1515, un prêtre, Francisco Alvarez, envoyé par le roi Manoël en mission dans ce pays, le vit et recueillit le récit de ses nouvelles découvertes. Le roi déduisit de tous les renseignements recueillis, qu'il était possible de passer par mer dans l'Océan Indien, puis stimulé par les découvertes de Christophe Colomb et l'heureuse issue de son voyage (du vendredi août 1492 au 4 mars 1493), il fit construire des navires légers et rapides pour une nouvelle et décisive expédition ; mais la mort accidentelle de son fils unique, l'Infant Dom Alphonse, vint entraver l'exécution de ses projets et le désespoir conduisit au tombeau ce monarque aimé.

Son cousin Manoël, frère cadet de Jacques duc de Viseu, poignardé comme rebelle par Jean II lui-même, lui succéda. Il trouva élucidées toutes les questions de science et achevés tous les préparatifs matériels ; les résultats politiques et commerciaux étaient même indiqués si bien que la route à suivre. Venise possédait le monopole des richesses de l'Inde, il fallait la supplanter et la chose était d'autant plus facile et opportune que les Turcs venaient de s'emparer de Constantinople, leur puissance ne pouvait que nuire au trafic vénitien, au commerce des marchandises précieuses venant d'Orient.

I. VASCO DA GAMA, SES VOYAGES AUX INDES. — Un jeune et habile navigateur, habile et estimé de Jean II, avait déjà été remarqué par lui ; le roi Manoël ratifia ce choix et Vasco da Gama fut chargé d'organiser les documents et les matériaux amassés par l'Infant Henri et son petit-neveu le roi Jean II. Selon Carvalho, sa famille remonte à Alvaro Eannez da Gama qui se distingua sous le roi Alphonse III, vers 1250 ; son aïeul, Estevan da Gama, né à Olivença, alcaïde du port de Sines et son père Estevan fut également alcaïde de Sines et aussi de Sylves, aux Algarves ; il était commandeur de la ville et contrôleur de la maison du prince Alphonse, fils de Jean II. Il jouissait d'une réputation de marin habile ; marié à Dona Isabella, fille de João de Resende, provvediteur des fortifications de Lisbonne, il en eut deux fils, Vasco et Paulo qu'il destina à la marine. Vasco da Gama, le cadet, né vers le milieu du siècle, doué des brillantes qualités qui en avaient fait un favori de Jean II, allait préparer l'expédition de l'Afrique selon le vœu du roi, lorsque la mort de ce

prince en 1495 suspendit le projet. Il épousa alors dona Catarina de Attayde, fille d'Alvaro, seigneur de Pena Cova ; elle lui donna sept enfants, une fille et six garçons, entre autres Dom Estevan qui devint le 11^e gouverneur des Indes en 1539 et Dom Christovam, capitaine renommé, tué en Abyssinie en 1542. Les relations du premier voyage aux Indes écrites par Fernand Lopez de Castanheda, Jean de Barros, et Damien de Goes comparées à celles transmises par Ramusio, Galvao, Roman, Maffei, Laclede et même Barrow en laissaient la date indécise ; le *Roteiro*, journal de route attribué à Alvaro Velho, l'un des 12 compagnons de Vasco da Gama qui débarquèrent à Calicut, fixe au 8 juillet 1497 le départ de la flottille (1). Ce texte précieux est une copie datant des premières années du XVI^e siècle du *Roteiro* original ; il porte près du titre la signature du premier historien des Indes F^d L. de Castanheda qui, probablement, le posséda pour son usage, puis le donna à la bibliothèque de Coïmbre quand il fut nommé guide du Chartrier ; de là il passa sans doute, avec d'autres manuscrits de l'Université, dans la bibliothèque de Porto où il fut découvert en 1838 et édité par Kopke et Paiva, libraires à Lisbonne.

Le *Roteiro* est très exactement tenu mais se termine au 25 avril 1499, un peu après le retour au Cap, aussi ignore-t-on exactement la date de la rentrée à Lisbonne de Vasco da Gama. Cependant, vers le 9 septembre 1499, le roi le reçut avec solennité et le nomma amiral des Indes avec maints privilèges et libéralités, comme nous le verrons plus loin.

Le 10 février 1502, l'amiral repartit vers Calicut avec 15 navires pour représenter avec éclat la puissance du Portugal ; il fonda des établissements à Mozambique et à Sofala sur la route des flottes futures ; mais l'incendie du *Merii* (3 octobre 1502), navire encombré de gens revenant de La Mecque et chargé de richesses pour le Soudan d'Égypte, est resté une tache de cruauté dans la renommée de l'illustre navigateur que la haine séculaires des Maures, les ennemis perpétuels de sa patrie, aveugla un instant ; ils avaient du reste voulu anéantir sa première expédition. A Calicut, il bombarda la ville et détruisit le port pour venger le meurtre du facteur des Portugais Correa et de ses compagnons mis à mort au mépris des traités. Le Zamorin fut forcé de

(1) Voir au chapitre suivant le récit de ce premier voyage d'après le *Roteiro*.

quitter le pouvoir et les différents rois des contrées voisines demandèrent alliance et protection. Ces résultats obtenus, Vasco da Gama remit le commandement de la flotte à Vicente Sodré et le 20 décembre



A large, stylized handwritten signature in black ink. The signature is written in a cursive script, with the name 'Vasco da Gama' clearly legible. It is underlined with a long, sweeping stroke.

rait de l'Amiral Dom VASCO DA GAMA, Comte de Vidigueira,
d'après une peinture du XVI^e siècle appartenant au Comte de Farrobo.

1503, il rentra à Lisbonne affirmant au roi la prépondérance des Portugais et la soumission des princes indous.

Cependant, dit le vicomte de Santarem, on n'apprécia pas justement les services de l'amiral et il fallut les sollicitations de Dom Jayme, duc de Bragance, pour qu'il obtint le titre de comte de Vidigueira, avec la grandesse, et ce fut seulement en 1519 ; cette espèce de disgrâce persista pendant tout le règne de Manoël. Ce ne fut que 21 ans après son second voyage, quelques années après l'avènement de Jean III, qu'il fut nommé vice-roi des Indes ; il partit le 9 avril avec 10 vaisseaux et 4 caravelles accompagné de ses deux fils D. Estevam et D. Paulo. Dans ce voyage se place l'événement qui donna lieu à la phrase peut-être légendaire, mais qui peint d'un mot la fermeté, l'audace et la fierté de l'homme supérieur qui se rendit immortel en donnant à son pays grandeur et richesse. Un jour, près de la côte des Indes, les matelots virent les flots se gonfler sans aucun signe de tempête et heurter le navire en chocs violents, Vasco da Gama tranquille malgré ces sinistres présages et la terreur générale, s'écria : « Qu'avez-vous donc à craindre, amis, lorsque la mer tremble devant nous ? » « Eia, amigos, não temeas que o mar treme de nos ? » (*Lusiades*, chant II, 47^e stance). Luiz de Souza reproduit ce mot mémorable.

La flottille arriva à Goa le 11 septembre 1524 ; après avoir revu les pays qu'il avait conquis un quart de siècle plus tôt, après avoir admiré les magnificences naissantes de Goa, Dom Vasco da Gama mourut à Cochim le 25 décembre 1524, d'un anthrax au cou et encore plein de vigueur malgré ses 70 ans. Il était d'une taille peu élevée, affable et d'une dignité gracieuse ; d'un caractère sévère mais juste, il avait cependant parfois, dit-on, des accès de colère terribles. Il fut d'abord inhumé à Cochim dans le monastère de St-Antoine des Franciscains, puis transféré dans un tombeau élevé à Travancor. En 1538, on apporta ses restes en Europe, où Jean III les fit déposer avec de grands honneurs dans l'église de *Nossa senhora das reliquias* du couvent des Carmes Chaussés, situé près du bourg de Vidigueira. En 1840, après l'expulsion des religieux, cette tombe fut violée ; on en retira des choses précieuses et même des ossements ; sur les représentations énergiques d'un patriote ardent, l'abbé A. D. de Castro e Souza, qui demanda le 24 mars 1844 et le 26 janvier 1846 le transfert du corps au monastère de Bélem, le St-Denis du Portugal, une enquête fut faite par le gouverneur de Béja, José Silvestre Ribeiro, mais on se contenta de réparer le tombeau. Cependant 35 ans plus tard, d'après un décret royal du

18 mai 1880, eut lieu, avec grande pompe et tous les honneurs civils et militaires, le 8 juin, devant le roi et la famille royale, les corps diplomatiques, les ministres, etc., le transfert dans le couvent des Jeronymos de Bélem, des restes mortels de l'illustre amiral Dom Vasco da Gama, extraits de l'église de N.-D. des Reliques de Vidigueira.

Ceux du célèbre poète Luiz de Camoëns exhumés de l'église Ste-Anne de Lisbonne furent en même temps déposés dans le couvent de Bélem, c'était le troisième centenaire de sa mort. Le souvenir du grand navigateur est inséparable de celui du célèbre poète qui chanta ses exploits.

Vasco da Gama et Luiz de Camoëns sont deux gloires nationales qui marquent l'époque la plus glorieuse et la plus prospère du Portugal ; l'un accomplit des exploits héroïques, l'autre pour les chanter trouva des accents divins. Camoëns naissant à la mort de Gama (décembre 1524), sembla hériter de lui un souffle génial ; noble et pauvre, fils d'un capitaine de vaisseau mort à Goa, il étudia à l'Université de Coïmbre, sa ville natale, mais des hommages inconsidérément adressés à la fille d'un grand seigneur le firent exiler. De là, l'inspiration salubre et patriotique de consacrer sa muse aux exploits des navigateurs portugais et la naissance des *Lusiades*, le chef-d'œuvre immortel de la littérature portugaise. Hors de la protection des Muses, rien ne lui sourit ; aussi peu chéri de Mars que son contemporain Cervantès, l'illustre écrivain espagnol qui laissa un bras à Lépante (1571), Camoëns perdit l'œil droit en se battant à Ceuta contre les Maures. En 1553, il partit chercher, comme tant d'autres, fortune aux Indes, il n'y trouva que déboires, malheurs et persécutions. Fort contre l'adversité, il travailla toujours à ses *Lusiades* et quand de retour à Lisbonne il les fit imprimer en 1572, l'admirable poème souleva l'enthousiasme du monde entier ; il a été traduit dans toutes les langues.

Peut-on des vers plus grandioses que ceux du V^e chant, où le poète, dans son noble orgueil national, semble élever Vasco da Gama jusqu'au niveau des Dieux de l'Olympe, quand il le montre si dédaigneux des artissements et des menaces du formidable géant Adamastor ? Ce titan qui a voulu escalader le ciel apparaît comme une nuée épaisse qui prend la forme terrifiante d'un colosse irrité et de sa voix terrible comme le grondement du tonnerre ou le sifflement des rafales, il menace aux téméraires de vouloir dépasser les bornes du monde et de les englober eux et les audacieux de l'avenir. Le héros,

impassible, prie Dieu de le protéger et confiant passe fier et majestueux. On ne saurait exalter d'une façon plus glorieuse le courage et la fermeté d'un homme, après avoir chanté sa bonté sans limites, lorsque chef dévoué par le cœur, il se laisse blesser par des nègres pour sauver la vie de Fernão Velloso, son matelot, qu'ils allaient massacrer.

Les merveilleuses strophes de Vénus à Jupiter, d'Inès de Castro et de l'île des Amours, dans leur sublime beauté, dans leur touchante expression, dans leur entraînant description, tout en louant moins directement les mérites du héros, renferment tant de charme et d'harmonie que le peuple lui-même les récite ou les chante.

La renommée de ces deux hommes est immense, elle plane au-dessus des autres gloires nationales et ils se la doivent l'un à l'autre, comme Homère et les héros de l'Épopée Troyenne. Du reste, Vasco da Gama est le plus célèbre navigateur du Portugal, Camoëns en est le plus illustre poète et il n'y a qu'un seul grand poème, c'est le livre d'or du royaume : *Os Lusíadas*. Camoëns mourut en décembre 1579, à l'hôpital, heureux, disait-il, de ne pas devoir vivre sous la domination espagnole imminente. En effet, Philippe II d'Espagne saisissait alors l'occasion propice de s'emparer du trône du Portugal.

Le bel arc de triomphe de la place du Commerce de Lisbonne est orné de la statue de Vasco da Gama et près de la cathédrale du vieux Goa, l'antique Porte des Vice-Rois est surmontée d'une statue de l'amiral des Indes élevée au XVI^e siècle.

IV. LE « ROTEIRO ». PREMIER VOYAGE DE VASCO DA GAMA AUX INDES. — Quand Vasco da Gama eut reçu du roi Manoël la mission de rechercher la route maritime des Indes, en capitaine expérimenté, il s'occupa lui-même de l'armement des trois navires spécialement construits sur l'ordre du roi ; il les garnit de voiles et de cordages particulièrement soignés et en triple réserve, s'occupant des plus petits détails. Il y mit des équipages choisis, renforcés d'esclaves nègres pour interprètes et de déportés à gracier s'ils rendaient des services très dangereux ; en tout 170 hommes. Les armes et les munitions, les articles d'échange et les présents pour les rois furent en quantité considérable. Vasco da Gama, chef de l'escadre, monta sur le *San Gabriel*, de 120 tonneaux, ayant pour pilote Pero de Alemquer, qui avait conduit Barthélémy Diaz ; Paulo da Gama, son frère aîné, eut le commandement du *San Rafaël*, de 100 tonneaux, qui portait par déférence pour son frère cadet la bannière amirale ; et la caravelle de

50 tonneaux, le *Berrio*, fut confiée à Nicolas Coelho. Pedro Nunez conduisit un petit bâtiment chargé de munitions et de provisions en réserve, ainsi que de présents pour les souverains et de marchandises de troc. Barthélémy Diaz se rendant à Minas (côte d'Or) fut chargé de envoyer la flottille avec un supplément de provisions.

Le pavillon des navires était blanc avec la grande croix rouge de l'ordre du Christ au milieu ; la même croix était appliquée au centre de toutes les voiles.

L'escadre ainsi constituée *partit donc de Lisbonne le samedi juillet 1497* ; elle s'arrêta à une lieue de là, au Rastello, où se trouvait un ermitage et la petite chapelle de Santa-Maria de Bélem, dont le prêtre donna l'absolution générale à tous les marins réunis processionnellement, comme le permettait la bulle du pape Martin V, sollicitée par Dom Henri pour tous ceux qui partaient à la découverte de terres inconnues. Là, se firent ensuite les derniers et touchants adieux des courageux voyageurs aux parents qu'ils craignaient de ne plus revoir, ce qui fut vrai pour les deux tiers d'entre eux. Cinq ans après, roi Manoël fit élever dans cet endroit, le superbe monastère de Belem, imposante construction d'une architecture spéciale à cette époque.

Le samedi 15, la flotte passa aux Canaries, puis un brouillard intense couvrit le *San Rafaël* du reste de l'escadre, mais il la rejoignit aux Açores du cap Vert où elle mouilla à San-Yago pour se ravitailler. A une distance de lieues plus loin, la *Capitaine* reçut des avaries, mais on put continuer la route droit vers le Sud, jusqu'à la latitude voulue ; Barthélémy Diaz peu satisfait sans doute de son rôle effacé, était depuis longtemps parti selon l'ordre vers Minas. Le 4 novembre, la flottille retourna à l'Est rejoignant la côte d'Afrique et entra dans la baie dite de l'île d'Hélène, où l'on reconnut pour la première fois les Boshis, les habitants des Cafres leurs voisins. Des matelots descendus à terre furent attaqués et Vasco da Gama accouru au secours des siens, fut blessé d'une flèche en sauvant un matelot imprudent, Fernão Velloso, qui avait été pris par eux.

Le samedi 16 novembre on remit à la voile, et le mercredi 22 à midi, la flotte doubla majestueusement le cap de Bonne-Espérance, saluant le sainte montagne de la Table, entourée des sommets aigus de ses pics, le repaire du géant Adamastor. Le Titan furieux qui avait méprisé Barthélémy Diaz fut méprisé par Vasco da Gama, dont la flotte mouilla dans la baie de St-Braz. Elle y resta 13 jours pour per-

mettre de dépecer le petit transport après qu'on en eut réparti la charge sur les trois navires. On eut de bonnes relations avec les indigènes et on aperçut pour la première fois des éléphants dans le pays habité par les Hottentots, possesseurs de superbes troupeaux. Tout à coup, les rapports se modifièrent et on se quitta en ennemis; ce qui n'arriva que trop souvent par la suite, le long de la côte orientale.

Bientôt on dépassa le dernier *pedrao* érigé par Barthélémy Diaz et le rio Infante qui fut la limite de ses découvertes. La marche des navires fut alors entravée par des courants violents et des vents contraires; aussi ce fut avec des craintes bien vives que l'on vit toute la flottille entraînée à plus de 100 lieues en arrière. Heureusement, un vent favorable vint rétablir la marche régulière des trois vaisseaux. On aperçut la terre de Natal le 25 décembre, mais le courant et des vents contraires rejetèrent de nouveau les navires loin des côtes; cependant, le 10 janvier 1498, on réussit à entrer dans une grande baie pour effectuer le radoub bien nécessaire des bâtiments. Les habitants du pays étaient des Cafres à l'aspect redoutable, avec leurs grands arcs et leurs zagaies de fer; les échanges furent néanmoins pacifiques; on appela cette côte *Terra de boa gente* et *rio Cobre*, rivière du cuivre, le cours d'eau reconnu.

Vers le 22 janvier, le *San Rafaël* mouilla près d'un grand fleuve (le Zambèze), et Vasco da Gama éprouva une immense joie, car il rencontra là deux marchands musulmans qui portaient des étoffes aux Cafres et qui le renseignèrent sur la route des Indes; il appela le fleuve *rio dos Boas signaes* et planta un *pedrao*; il dut cependant rester là un mois pour rétablir la santé des équipages malades du scorbut.

Enfin il partit le 24 février, et le 2 mars il arriva au canal de Mozambique. Les habitants firent bon accueil aux navigateurs, mais quand ils surent qu'ils étaient chrétiens ils voulurent les faire prisonniers et ne leur ménagèrent pas les marques d'hostilité; ils chassèrent des commerçants abyssins avec lesquels ils avaient entamé des relations, et des pilotes qu'ils avaient fournis faillirent même trahitusement faire échouer les vaisseaux lorsqu'ils étaient déjà partis quatre lieues plus loin, de sorte qu'ils furent obligés de retourner au mouillage.

Après avoir heureusement évité toutes les embûches dressées aux gens de l'aiguade, Vasco da Gama quitta cette terre inhospitalière, surveillant sans relâche ses pilotes.

Le 7 avril, la veille des Rameaux, après avoir dépassé Quiloa, on

arriva à Mombaça où l'on reçut un excellent accueil ; une grande abondance de vivres frais et de fruits rendit tout à fait la santé aux équipages, néanmoins tout n'alla pas sans quelques difficultés.

On devait cependant arriver bientôt au terme des incertitudes ; à 80 lieues de là, non loin de l'équateur, Vasco da Gama atteignit la grande ville de Melinde, le 15 avril 1498, le jour de Pâques. On lui avait affirmé qu'il trouverait là des chrétiens et des pilotes pour les aider ; en effet l'accueil du souverain fut tout à fait favorable et l'accomplissement du rêve de Jean II devint pour Vasco da Gama un fait certain lorsqu'il eut recueilli tous les renseignements nécessaires qu'il fut assuré d'obtenir un pilote indien. La réception amicale du roi de Melinde a servi de prétexte à Camoëns pour faire raconter à ce souverain, par Vasco da Gama lui-même, la fondation du royaume de Portugal et les faits saillants et glorieux de son histoire.

Le 24 avril, la flottille quitta Melinde et dirigée avec habileté par un pilote guzerate, elle traversa la mer des Indes, n'ayant à combattre que les éléments ; enfin le 17 mai on aperçut la terre et le dimanche 24, jeta l'ancre devant Kalicouth (Calicut), capitale de la partie du Malabar où l'on se trouvait. Le souverain porte le nom de Samondri Radjah (roi du littoral) ou Samorin, comme le disent les Portugais. Ici, Vasco da Gama eut à déployer toute sa fermeté et toute son adresse diplomatique, non seulement pour tirer tout le parti possible de son voyage, mais même pour échapper aux dangers que lui faisait naître sous ses pas des influences puissantes et intéressées.

Les commerçants arabes virent d'un mauvais œil l'arrivée des Portugais européens, ils supposèrent avec une sage perspicacité que les Portugais transportaient des marchandises précieuses d'Orient en Europe et voulaient leur échapper ; n'étant qu'intermédiaires, c'était une source de richesses tarie à jamais ; ils résolurent de s'opposer par tous les moyens possibles à une entente entre le Samondri et les Portugais. Ils convinrent le souverain d'abord bien disposé envers les étrangers. Le 28 mai, Vasco da Gama avec ses onze compatriotes alla voir le roi et lui offrir des présents, ceux-ci furent mal reçus comme venant d'un tel roi ; ce fut le commencement des mauvais procédés. Comme il était encombré de navires musulmans, la lutte aurait été trop difficile pour en tirer vengeance ; du reste les Portugais ne se rendaient pas encore bien compte de la situation, pays et habitants leur étaient inconnus, ils n'avaient que des notions assez vagues sur ces peuples qui passaient pour extraordinaires et par confusion avec

la côte orientale d'Afrique, ils se croyaient dans le pays du christianisme primitif soumis au prêtre Jean, dont ils avaient entendu parler; ils prenaient les pagodes pour des églises et quelques-uns même s'y agenouillèrent.

D'un autre côté, les intrigues des Maures auprès du Samorin furent tellement adroites, ils représentèrent si bien les Portugais comme des ambitieux et des conquérants tout à fait à craindre que le prince résolut de les retenir prisonniers dans la case qu'il leur avait destinée et même de les faire périr. Il n'osa cependant pas en venir à cette extrémité et Vasco da Gama, sur ses gardes, put, par la fermeté qu'il montra, se tirer sain et sauf de toutes les embûches qu'on lui tendit, dont l'histoire serait longue.

Il établit malgré tout une factorerie avec Diogo Diaz pour chef (le frère de Barthélémy Diaz) et réussit à négocier des affaires lucratives; riches étoffes de soie, objets d'or et d'argent, perles, ivoire et pierres précieuses, épices de toutes sortes valant leur poids d'or, s'amoncellèrent dans les navires que venaient visiter les riches marchands du pays malgré les efforts du Catwall (surintendant du prince), gagné par les Musulmans, qui parvint à faire prisonniers quelques Portugais. De son côté Vasco da Gama, par représailles, prit 12 otages parmi les principaux visiteurs hindous et en conserva 6, peut-être à tort, quand on rendit ses compatriotes à la liberté. Ce fut ainsi pendant trois mois une succession de querelles dangereuses qui pouvaient amener un désastre, il eut le talent de l'éviter.

Cependant, le 28 août 1498, quand il mit à la voile, il dut canonner de nombreuses chaloupes qui réclamaient avec menaces les prisonniers qu'il emmenait dans la bonne intention, comme il le leur assurait du reste, de leur faire connaître le Portugal et sa puissance, puis de les ramener dans l'Inde.

Sans la funeste intervention des marchands arabes, les Portugais se seraient peut-être bornés longtemps à commercer sans songer à conquérir dans ces lointaines contrées des colonies qu'il fallait défendre. Pendant qu'il longeait la côte en attendant un vent favorable à son départ, Vasco da Gama planta son dernier *pedrao*, qu'il appela *Santa Maria*, c'était le samedi 15 septembre. Après être resté vis à vis des îles Angeldives et avoir été menacé par des navires venus en grand nombre autour de la flottille, Vasco da Gama *quitta définitivement le 5 octobre* les côtes du Malabar.

La traversée de la mer des Indes fut longue, des calmes ou des

vents contraires retardèrent la marche des navires, le scorbut se déclara et sévit avec intensité; chaque équipage fut réduit à 7 ou 8 hommes valides pour la manœuvre, et les chefs eurent besoin de toute leur énergie pour apaiser les murmures des matelots qui étaient presque disposés à retourner vers les Indes; enfin des vents plus favorables permirent de gagner la côte d'Afrique.

Après trois mois de pénible voyage, les trois vaisseaux passèrent devant Magadoxo, la grande métropole des cités commerçantes arabes; mais se rappelant l'accueil des Maures, on se borna à saluer palais, mes et navires de coups de bombarde pour gagner rapidement l'Inde.

On jeta l'ancre le 9 février 1499 dans ce port ami et aussitôt on eut des vivres et des fruits en abondance. On y resta cinq jours, et au départ, le roi chargea Vasco da Gama d'un message de bonne amitié au roi Manoël. Bientôt on passa devant Mombaça, et on arriva dans la baie qu'on appela San Rafaël, parce que sur les bas-fonds on y rencontre, on brûla le navire de Paulo da Gama, vu l'impossibilité de conduire trois navires avec les survivants de l'expédition. Les historiens disent que le vaisseau était échoué sur les rochers de la baie lorsqu'on le détruisit. On se ravitailla à Tomugata; on passa à l'ouest de Zanzibar où l'on reçut le meilleur accueil des Arabes commerçants; on continua la route par les îles St-Georges, près de Mozambique et les courants, cette fois favorables, menèrent rapidement les navires à la baie de St-Braz. Là on renouvela leurs provisions et puis ils doublèrent le cap de Bonne-Espérance, par un temps calme, cette fois encore.

L'expédition était virtuellement terminée et Alvaro Velho, pour une cause ignorée, le manque d'intérêt peut-être, dans cette région, cessa d'écrire son journal au 25 avril. De ce fait, il a été impossible de savoir pourquoi, avant d'arriver aux îles du cap Vert, le *San Gabriel* se dirigea directement vers le Portugal où Nicolas Coêlho arriva à Lisbonne le 10 juillet 1499, apportant la bonne nouvelle. On ne peut pas dire que c'était d'accord avec Vasco da Gama dont le navire était plus malade du scorbut et dont le frère se mourait rapidement. D'autres historiens disent qu'une tempête sépara les navires et maltraita davantage le *San Gabriel*. De fait, arrivé au cap Vert, Vasco da Gama remettant le commandement de son navire à João de Sa, frêta une caravelle pour conduire rapidement à Lisbonne; mais il fut obligé de s'arrêter aux Açores et il

le débarqua agonisant à Angra, dans l'île de Terceira, où il mourut. Il fut inhumé dans l'église du couvent des Franciscains qui avait été fondé en 1452 peu après la découverte de l'île; l'église fut reconstruite en 1672. Un monument de marbre a été érigé le 8 janvier 1849, à la mémoire de Paulo da Gama, par les soins du gouverneur civil José Vieira Santa Rita.

La réception faite par le roi à Vasco da Gama, vers le 9 septembre, fut magnifique; et quoi qu'on en dise, les récompenses qu'il reçut furent nombreuses et de valeur. Par une charte du 22 février 1501, le roi lui octroya la seigneurie de Sines après l'avoir créé amiral de la mer des Indes, avec une foule de privilèges qu'il attacha à ce titre. Le 10 janvier 1502, il lui fit don d'une rente de 300,000 reis (1,800 à 2,000 fr.) pour lui et ses descendants, lui conférant le droit d'ajouter à son nom la particule honorifique Dom si recherchée, pour lui, ses frères et tous ses descendants du nom de Gama et de plus la permission d'ajouter à ses armes, les armes royales (*as quinas portuguesas*), les cinq écussons d'azur en croix, portant 5 deniers d'argent en sautoir chacun.

V. RÉSULTATS DE LA DÉCOUVERTE DE VASCO DA GAMA. — Telle fut l'issue du voyage fameux que Dom Vasco da Gama fit pour la première fois aux Indes; les résultats en furent inestimables, car toutes les richesses que le commerce des Indes avec l'Europe par l'Arabie et le golfe Persique, ou l'Égypte et la mer Rouge, laissait entre les mains des marchands musulmans, vénitiens et génois, passèrent aux Portugais et déjà en 1504, les navires vénitiens qui, à cette époque, allaient à Alexandrie chercher les épices, l'or, les perles, les pierres précieuses, etc., revinrent dans l'Adriatique sans marchandises. L'empire d'Orient venait de changer de mains, le commerce faisait de même.

Le Portugal ne profita pas seul de la découverte de la route des Indes, les autres nations maritimes de l'Ouest eurent leur part de bénéfices lorsqu'elles surent la prendre; Anglo, le riche Dieppois qui reçut François I^{er} avec une magnificence royale, dut une grande partie de sa fortune aux précieuses cargaisons que ses nombreux navires allèrent chercher aux Indes et sur les côtes d'Afrique.

Le roi de Portugal, voulant immédiatement tirer parti des premiers résultats obtenus, et peut-être mettre à l'essai l'habileté d'un second explorateur, fit bientôt préparer une flotte importante qu'il confia à

Alvarez Cabral pour retourner aux Indes ; une tempête la surprit, près les îles du cap Vert, et emporté au loin vers l'Ouest, Cabral découvrit une grande terre, le 24 avril 1500, c'était le Brésil, pays étonnamment fertile et peuplé d'habitants doux et paisibles, que le Florentin Améric Vesputé, envoyé par le roi Manoël, explora peu après, en cherchant vers l'Ouest un chemin vers les Indes. Après avoir planté un *pedrao* aux armes de Portugal, Cabral reprit la route de l'Est vers le cap de Bonne-Espérance.

Arrivés à Calicut, les otages indous qu'il avait ramenés, essayèrent en vain de concilier aux Portugais l'esprit du Samorin, les intrigues des Maures prévalurent, ce fut la guerre. Au massacre d'une quarantaine de Portugais, Cabral répondit par l'incendie de tous les vaisseaux qu'il rencontra et le bombardement de la ville.

Toute la côte du Malabar fut, à partir de ce jour, soumise aux Portugais ; leur puissant empire colonial avait pris naissance.

En 1501, Dom Joam de Nova partit aux Indes avec une nouvelle flotte et découvrit les îles de l'Ascension et de Ste-Hélène.

En 1502, comme il a été dit plus haut, Dom Vasco da Gama repartit avec une flotte de 15 navires et il réussit à affermir et à développer la domination de son pays sur toutes les côtes récemment découvertes.

En 1505, Eduardo Pachéco envoyé aux Indes avec 850 hommes, combattre le roi de Calicut qui avait réuni toutes ses ressources en hommes et en vaisseaux pour reconquérir son trône. Pachéco détruisit la flotte de ce prince, dont l'armée mise en déroute s'enfuit épouvanée ; il étendit ensuite tellement ses conquêtes qu'il se vit un moment à la tête d'un vaste empire. Des jaloux réussirent à le faire renverser en disgrâce et il mourut pauvre vers 1522.

Le roi Manoël nomma alors Francisco de Almeida gouverneur et premier vice-roi des Indes et l'envoya pour organiser l'empire avec l'assistance d'Albuquerque, destiné à lui succéder au bout de trois ans. Il partit en 1506 ; l'expédition réduisit d'abord à l'inaction Campson, le roi du Soudan d'Égypte en détruisant sa flotte et en s'emparant de la Socotora ; puis Almeida se rendit à Calicut pendant qu'Albuquerque s'emparait de la puissante cité d'Ormuz ; il sut plus tard se mériter l'amitié du roi de Perse. Arabes, Musulmans, Persans, se tremblaient alors devant la puissance portugaise ; mais quand ses trois années expirées, dut céder le commandement à Albuquerque ; la peine qu'il en ressentit lui fit chercher la mort dans les combats (1509).

Son successeur, dès 1510, s'empara de Goa dont les deux ports étaient fort renommés ; puis il réussit avec l'aide des Indous soumis, à conquérir la riche contrée de Malacca ; cependant il dut renoncer à prendre Aden ; on dit qu'il songea à détourner le cours du Nil vers la mer Rouge pour ruiner les Égyptiens, ses ennemis.

De même que pour Almeida, l'obligation de céder le pouvoir après de tels services fut, dit-on, cause de la mort d'Albuquerque à Goa, en 1515 ; *l'empire des Indes était dès lors solidement constitué.*

Quelque temps après, en 1520, le Portugais Fernando de Magalhaens (Magellan), découvrit sous les auspices de Charles-Quint, le détroit qui porte son nom, et le premier fit le tour du monde (sir Francis Drake fut le second qui l'effectua, mais seulement en 1577), car s'il fut tué aux Philippines en 1521, une partie de l'expédition revint en 1522 à Cadix, après avoir découvert les Moluques, la véritable source des épices.

C'est alors que Jean III, qui avait succédé à Manoël en 1521, envoya Vasco da Gama aux Indes, où il mourut en 1524, comme il est raconté plus haut.

L'empire des mers était définitivement enlevé aux Vénitiens, leurs nombreux navires construits pour apporter de l'Égypte les marchandises des Indes, étaient sans emploi ; les Arabes et les Égyptiens avaient vu de même leur commerce si florissant passer aux mains des Portugais et ceux-ci étendre rapidement leur puissance sur toutes les côtes de l'Océan Indien, pénétrant pour commercer jusqu'aux Moluques, au Tonkin, en Chine et au Japon, après Albuquerque, Magalhaens, Andrada et Fernão Perez. Mais, comme il n'arrive que trop souvent, le luxe et la mollesse de l'Orient eurent raison des vertus de cette nation loyale et chevaleresque ; une richesse si subite rendit les Portugais du nouvel empire orgueilleux, injustes et violents dans les pays conquis, de façon à se faire détester dans l'Inde, malgré les efforts de Jean de Castro, de François Xavier, le grand apôtre et d'autres chefs illustres.

C'était disposer les esprits à faire en Orient un bon accueil à des successeurs qui furent les Hollandais, pendant qu'en Europe, les erreurs de Jean III, la régence de Catherine d'Autriche, l'incapacité de Dom Sébastien, puis le grand âge de son successeur le cardinal Dom Henri, préparaient l'usurpation du trône, sans héritier direct, par Philippe II d'Espagne, le monarque hautain et cruel.

La dureté même de la domination espagnole retrempa les courages

et fit renaître l'énergie ; les Viriathe, les Pélage, les Henri de Bourgogne eurent un successeur, ce fut le duc de Bragance, qui, avec l'aide de Pinto Ribeiro son intendant, chef énergique du complot, chassa les Espagnols en huit jours de tout le royaume. Héritier du trône que la branche d'Aviz sans descendants directs avait laissé vacant, il fut couronné en 1640 sous le nom de Jean IV, c'est le chef de la maison de Bragance, encore aujourd'hui sur le trône en la personne de Sa Majesté Dom Carlos I^{er}.

VI. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES. — Le Portugal, plus intimement lié par ses origines avec l'Espagne qu'avec les autres pays de race latine, en diffère cependant beaucoup par le caractère, par les mœurs et même par la langue, principalement parlée.

Le langage portugais, s'il est moins majestueux, est plus doux, plus harmonieux, plus poétique, la prononciation y étant exempte de différentes difficultés et aussi des aspirations gutturales de l'espagnol, généralement désagréables et provenant du dialecte germanique des invasisseurs ou de l'idiome oriental des Arabes. Le langage portugais imite l'image vraie du caractère affable, cordial, plein d'une sympathique dignité, mais aussi d'une fierté assez susceptible quoique humble et sans vanité, qui est le propre des Portugais de bonne race. Quant au refrain fameux qui les dote d'une gaieté permanente, ceci n'est qu'une scie qu'on sert à satiété et qui d'un esprit bien enfantin, que l'autorité captieuse donnée par un poète en peine de rime.

La nation portugaise est remarquable par son vigoureux atavisme, elle a laissé immuables ses qualités primitives, ses vertus guerrières et valeresques, sa loyauté et aussi son opiniâtreté.

C'est la période glorieuse dont le Portugal célèbre maintenant le centenaire est l'œuvre d'une génération de hardis marins au courage auxquels on ne saurait trop rendre hommage. Les grands navigateurs ont-ils pas transformé l'Océan qui parquait les nations, en grandes mers qui maintenant les unissent, et parmi ces instigateurs de l'unité latine, cette œuvre sublime, nul ne fut plus grand que Vasco da Gama. Il a relié l'Extrême-Orient à l'Europe qui l'ignorait presque ; il a donné un immense et riche empire à sa modeste patrie ; il a inspiré des plus illustres poètes pour chanter ses exploits ; il a même fait naître une architecture puissante, majestueuse, au décor original, perpétuer dans la suite des siècles l'apothéose de la gloire nationale. Aux Jeronymos, à Thomar, à Batalha, où des caravelles, des

ancres, des cordages noués ou entrelacés de fleurs et de fruits d'Asie sculptés dans la pierre des colonnes, des voûtes et des arcades, rappellent les sublimes découvertes des audacieux marins. C'est le style portugais, dit Manoëlique.

Les écrivains, les poètes ont également fixé dans leurs ouvrages, en récits brillants, le souvenir du siècle héroïque ; à côté des *Lusiades* de celui qu'on appelle le grand poète, il y a : *La découverte des Indes* de Fernand Lopez de Castanheda ; *l'Asie portugaise* de l'éminent historien Jean de Barros ; la *Conquête de Malacca*, la belle épopée de Francisco de Sa e Menezes, etc.

Mais qu'est-il besoin de tant parler des ancêtres, les Portugais d'aujourd'hui valent leurs aïeux, leur audace aventureuse n'a pas dégénéré et si, jusqu'au voyage du capitaine Trivier en 1889, une vingtaine d'explorateurs ont traversé, dans ce siècle, d'un océan à l'autre, le continent africain que Dom Vasco da Gama avait si hardiment contourné le premier, ce sont des Portugais seulement qui ont accompli ce périlleux voyage dans la première moitié du siècle : Honorato da Costa, de 1802 à 1811 ; F.-J. Coïmbra, de 1838 à 1848 ; Silva Porto, de 1853 à 1856, en même temps que l'Anglais Livingstone ; plus tard, ce fut le tour du major Serpa Pinto, de 1877 à 1879 ; puis celui des courageux explorateurs de l'Afrique tropicale, les officiers de marine Capello et Yvens, de 1884 à 1885 et j'en ai omis sans doute.

Quels efforts glorieux pour cette nation qui ne compte guère plus de quatre millions d'habitants dans les six provinces de sa métropole. Quand à une pareille énergie on joint le culte des plus strictes lois de l'honneur, on a droit à l'amitié de tous ceux qui, doués de sentiments élevés, savent apprécier les vertus nationales. Les Français prétendent être de ceux-là ; du reste, outre l'affinité comme race latine, mille points les unissent aux Portugais dont les neuf premiers rois descendent directement de la Maison royale de France. La région de Flandre eut des rapports constants avec le jeune royaume ; le comte Philippe d'Alsace épousa la fille de son premier roi et la comtesse Jeanne se maria au fils du second, ce comte Ferrand, si brave à Bouvines, qui résida souvent à Lille et y mourut. Si ces mariages furent tous deux stériles, ils furent suivis de beaucoup d'autres plus féconds, jusqu'à celui de Sa Majesté actuelle Carlos I^{er} avec la princesse Marie-Amélie d'Orléans, fille du comte de Paris et d'Isabelle de Montpensier, c'est-à-dire arrière-petite-fille de notre dernier roi Louis-Philippe I^{er}.

La Société de Géographie de Lille a de plus, des raisons d'estime

particulières ; non seulement elle réserve une admiration profonde et méritée pour les navigateurs et les explorateurs célèbres du Portugal, et ils sont légion ceux qui depuis 400 ans ont donné leurs forces et même leur vie pour la gloire de leur patrie et pour la science, mais elle a établi des rapports fréquents, par l'échange réciproque des publications, avec la Société de Géographie de Lisbonne, dont elle a nommé membre Correspondant le distingué Secrétaire perpétuel, M. Luciano Cordeiro ; tandis que M. Paul Crepy, depuis près de 20 ans Président de la Société de Géographie de Lille, représente, comme Vice-Consul, le Portugal dans notre populeuse et intelligente cité.

Voilà pourquoi en France et à Lille en particulier, on a répondu avec empressement à l'invitation du Portugal d'assister aux grandes fêtes nationales qui ont lieu du 17 au 21 mai 1898.

Dans les eaux du Tage, le *Pothuau* fait flotter devant Lisbonne au *Caes das Columnas*, en face de la splendide *Praça do Commercio* et du glorieux arc de triomphe de Viriathe et de Vasco da Gama, les couleurs unies des deux nations, pendant que M. Herbette représente le Comité français devant le Roi, disant comment on a déjà manifesté en France la volonté de participer de cœur aux fêtes commémoratives, par des Séances solennelles à la Sorbonne, à la Société de Géographie de Paris et aussi à celle de Lille. (Plusieurs journaux portugais l'ont répété dans leurs colonnes).

Pour terminer, pourrait-on mieux fixer ici le souvenir d'admiration d'amitié, ou mieux exprimer les sentiments de droit et de devoir qui nous émeuvent, à la pensée des glorieux voyages du héros portugais et de leur IV^e centenaire, qu'en citant les quatre derniers vers d'un sonnet à l'illustre amiral Dom Vasco da Gama, comte de Vidigueira, qui est signé Sully Prudhomme ; honorable hommage de constance :

.
.
Ta gloire aussi ! Le temps vient de la rajeunir.

Ton fier pays nous doit sa première oriflamme ;
La France outre l'honneur a donc le droit d'unir
Son salut à la voix du peuple qui t'acclame.

Lille, Mai 1898.

E. CANTINEAU,
Archiviste de la Société.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

JUIN.

1. — OUBANGUI. — M. Liotard, lieutenant-gouverneur, occupe Dem Ziber, dans le bassin du Haut-Nil.
3. — TUNISIE. — Recensement de la population française en Tunisie : 15,977 Français contre 9,975 en 1891.
5. — CHINE. — Convention signée à Pékin avec l'Angleterre modifiant à l'avantage de celle-ci la frontière sino-birmane et conférant à la Grande-Bretagne divers avantages dans les provinces méridionales de la Chine.
7. — FRANCE. — Inauguration du monument de la défense à St-Quentin, à laquelle assiste M. Félix Faure.
8. — INDO-CHINE. — Décret supprimant le poste de secrétaire-général du gouvernement créé en 1895 et rétablissant celui de résident supérieur au Tonkin.
10. — PORTUGAL. — Ouverture des Cortès.
14. — PAYS-BAS. — Elections législatives d'après la nouvelle loi électorale. Le nombre des électeurs qui était jusqu'alors de 350,000 est plus que doublé.
15. — BELGIQUE. — Inauguration officielle de la section française à l'Exposition de Bruxelles.
17. — HAWAÏ. — Traité portant annexion volontaire d'Hawaï aux États-Unis.
19. — SOUDAN FRANÇAIS. — Un détachement de spahis, sous les ordres du lieutenant de Cheigné, est massacré par les Touareg près de Rhergo.
20. — ANGLETERRE. — Fête-jubilé de la Reine d'Angleterre à Londres et en Angleterre.
27. — FRANCE. — Inauguration de la ligne de Corbeil à Melun.
30. — INDES. — Une colonne anglaise est assaillie par les Ouaziris à Maïza sur le Tochi (N.-O.) et subit un grave échec.
30. — FRANCE. — Le voyage du Président de la République en Russie est officiellement annoncé.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

ASIE.

Situation de la France en Asie orientale. — Par le développement de son domaine indo-chinois la France confine à la Chine méridionale, c'est-à-dire à la partie la plus riche de l'*Empire du Milieu*. Le bassin du Tigre ou

Sikiang rentre dans sa sphère d'action naturelle. Voici à ce sujet quelques lignes judicieuses empruntées à un journal de Paris, l'*Éclair* :

« Ce fleuve prend sa source aux monts Nanning, dans la partie orientale de la province du Yunnan, coule à l'est et arrose les provinces de Koei-Tcheou, de Kouang-Si et de Kouang-Toung dans lesquelles il porte successivement les noms de Hang-Kiang, de Tsien-Kiang et de Si-Kiang, et va se jeter dans le golfe de Canton vis-à-vis de l'île de Macao. Son cours ne mesure pas moins de 900 kilomètres dont la majeure partie est navigable. Les Anglais, qui possèdent l'île de Hong-Kong à l'entrée de ce même golfe de Canton, s'étaient habitués à considérer le bassin du Si-Kiang comme leur propriété. On conçoit dès lors avec quelle jalousie ils virent notre établissement au Tonkin, parce qu'ils comprenaient que leur suprématie commerciale était menacée. En effet, pour donner au Tonkin tout le développement qu'il comporte, nous étions obligés de chercher à attirer vers notre colonie le commerce des provinces chinoises limitrophes qui sont précisément celles arrosées par le Si-Kiang.

C'est ce que comprit parfaitement la diplomatie française et dès 1885, dans le traité passé avec la Chine, il fut stipulé que le chemin de fer traversant le Tonkin jusqu'à Lang-Son devait être continué sur le territoire chinois à travers le Kouang-Si jusqu'à Long-Tcheou.

Bien que ce chemin de fer, achevé depuis 1894 jusqu'à Lang-Son, ne soit pas encore exécuté sur le territoire chinois, nous possédions cependant l'autorisation formelle de le construire au moment où l'intervention de l'Allemagne en Chine excita toutes les puissances à la curée.

Il est évident qu'en présence des compétitions qui se produisirent l'année dernière, la France ne pouvait rester à l'écart sous peine de jouer un rôle de dupe et de laisser périliter ses intérêts. Aussi notre Ministre des Affaires étrangères, M. Hanotaux, n'eut garde de laisser passer l'occasion d'assurer la prospérité de notre colonie du Tonkin.

Comme compensation aux concessions faites par la Chine aux autres puissances, il demanda et obtint la construction d'un chemin de fer de Lao-Kai à Yunnan-Fou, la cession du port de Hai-Tao et la déclaration que les trois provinces chinoises limitrophes du Tonkin, c'est-à-dire le Yunnan, le Kouang-Si et le Kouang-Toung, ainsi que l'importante île de Haï-Nan se seraient jamais cédées à aucune autre puissance européenne.

En somme, c'étaient là de très grands avantages. D'un côté, l'engagement d'incapacité constatait officiellement l'établissement de notre influence prépondérante sur le bassin du Si-Kiang et l'île de Haï-Nan. Ensuite l'acquisition du port de Haï-Tao présentait une importance considérable. Ce point est déjà occupé par nos troupes. Un fort y a été construit.

Haï-Tao est situé sur la langue de terre dite péninsule de Lei-Tcheou-Fou qui, détachant de la province du Kouang-Si, s'avance vers le sud du côté de l'île de Haï-Nan et barre un des côtés du golfe du Tonkin. Seulement notre nouvelle possession ne se trouve pas sur la côte du golfe du Tonkin, mais sur la côte opposée à la commande — et c'est là son importance — la mer de Chine méridionale. La baie, très vaste et protégée par l'île de Tan-Haï, peut donner asile à des flottes puissantes. »

AFRIQUE.

Règlement de la question du Niger et du Soudan. — LA CONVENTION ANGLO-FRANÇAISE DU 14 JUIN 1898. — Dans un article que j'intitulais

les Français au Niger (1), je rappelais que le traité anglo-français de 1890 était muet sur les régions situées au sud et à l'ouest de la ligne Barroua-Say ; je disais que la France avait le droit de défendre la situation que lui avaient faite dans ces pays non occupés l'audace et l'esprit d'initiative de ses hardis explorateurs. J'ajoutais, étant en cela un peu le porte-parole d'une voix autorisée : « Au lieu de polémiques aigres et malveillantes, la presse anglaise devrait prendre un ton modéré qui s'allie bien avec le bon droit... Il serait honorable et avantageux de rester fidèles à cette règle de conduite des Anglais bien nés, des *Real Gentlemen* qu'on appelle chez eux le *fair play* ». Un récent discours de M. Chamberlain n'était pas pour nous faire espérer une solution rapide et satisfaisante de cette irritante question du Niger, et cependant voilà que nous apprenons l'heureuse issue du débat par une solution honorable pour les deux parties.

Il y a neuf mois qu'a commencé à fonctionner au quai d'Orsay la commission chargée de statuer sur le différend qui s'était élevé entre la France et l'Angleterre à propos de certains territoires de la Boucle du Niger, et aussi d'établir d'une façon définitive — et autant que possible à la satisfaction des deux gouvernements respectifs — les limites des colonies françaises de la Côte d'Ivoire, du Dahomey et du Soudan, et celles des colonies anglaises de la Côte d'Or et du Lagos, ainsi que celles des territoires situés à l'est du Niger.

Cette commission est entrée en fonction exactement le 21 octobre 1897. Les commissaires étaient pour la France : MM. Binger, directeur du bureau des affaires de l'Afrique au ministère des colonies ; Lecomte, sous-directeur au ministère des colonies ; ces commissaires étaient pour l'Angleterre : Martin Gosselin, ministre plénipotentiaire, sous-secrétaire à l'ambassade d'Angleterre, et William Everett, colonel-assistant, adjudant-général à l'Intelligence Division of War office.

Cette commission n'était, en somme, que la continuation de celle prévue par l'accord du 5 août 1890, qui avait été instituée pour parachever cet accord, et qui avait cessé de fonctionner en 1896, laissant à délimiter la Côte d'Or du côté du Soudan français, à établir le hinterland du Lagos et du Dahomey, de manière à déterminer, — chose essentielle, — en quel point exact nous aurions accès sur le Niger, enfin à préciser le fameux tracé de la ligne Say-Barroua, résultant de l'accord de 1890.

Il n'est pas inutile de rappeler ici les missions qui dans ces derniers temps ont précisé la situation de la France, lui ont créé des droits acquis.

Ces missions furent celles des lieutenants Baud et Vermeersch (25 mars-12 juin 1895), qui relia le Dahomey à la Côte d'Ivoire ; celle de l'administrateur Alby au Mossi ; celle du commandant Destenave qui occupa le Yatenga (mai 1895) ; celle des lieutenants Voulet et Chanoine qui s'empara du Gourounsi et du Mossi (septembre 1896-janvier 1897) ; celle des lieutenants Baud et Vermeersch qui occupa le Gourma à la même époque, et récemment celle du lieutenant Bretonnet qui s'établissait solidement à Ilo et à Boussa. Le récit de ces missions constitue toute l'histoire de notre occupation méthodique des pays de la Boucle du Niger.

Le litige qu'avait à examiner la dernière commission et qui vient d'être résolu portait sur quatre points :

1° Sur la délimitation de l'hinterland de la Côte d'Ivoire, et de l'hinterland de la Côte d'Or anglaise, où deux endroits Bouna et Oua étaient contestés ;

(1) Bulletin de la Société de Géographie de Lille, 1897, t. I, p. 306.

2° Sur la délimitation de l'arrière-pays du Dahomey et du Lagos anglais, où deux endroits Nikki et Boussa, étaient également contestés ;

3° Sur la fixation de la ligne Say-Barroua établie d'une manière imparfaite par la convention de 1890 ;

4° Sur la libre navigation du Niger décrétée par l'acte de Berlin, et devenu lettre morte, à cause des procédés arbitraires et tyranniques employés par la *Royal Niger Company*.

Pour le premier point, la nouvelle frontière établie, en quittant le 6°, dernier point délimité en 1893, remonte la Volta Noire jusqu'au 11° de latitude Nord, et suit ce parallèle jusqu'à la frontière franco-allemande résultant du dernier arrangement du Togo. Bouna et le Lobi restent ainsi à la France, tandis qu'Oua et les districts méridionaux du Gourounsi reviennent à l'Angleterre.

Nous devons regretter ici l'abandon d'une partie des territoires que nous avait valu l'heureuse initiative du capitaine Voulet et du lieutenant Chanoine.

Pour le second point, du côté du Dahomey, l'arrière-pays français contourne l'arrière-pays du Lagos, en s'ouvrant vers le Niger. Il laisse Nikki à la France et Boussa à l'Angleterre, et le Niger est atteint un peu au nord d'Ilo. On sait que, sur le Niger, d'après la convention de 1890, le point de séparation était à Saï. L'Angleterre a reporté vers le sud la ligne antérieurement convenue et le point de démarcation se trouve arrêté maintenant un peu au nord d'Ilo.

Ici nos concessions sont plus graves, non seulement nous abandonnons Badjibo où le commandant Toutée avait assis le premier notre influence, mais ce qui est plus grave nous évacuons Boussa et même Ilo qui délimite à proprement parler le cours moyen du Niger. C'est l'abandon de la majeure partie des fruits de la mission Bretonnet.

Pour le troisième point, c'est des environs d'Ilo que part la nouvelle frontière, qui s'étend sur la rive gauche et qui se substitue à l'ancienne ligne de Saï à Barroua.

Cette ligne nouvelle assure donc d'abord à la France les deux rives du Niger, puis s'infléchit pour reconnaître à l'Angleterre les territoires qui (selon les termes de la convention de 1890) « appartiennent équitablement au Sokoto », c'est-à-dire qu'elle contourne la ville de Sokoto vers le Nord, à une distance de 100 milles ; par contre, elle redescend brusquement au Sud pour laisser à la France une importante contrée dans le Bornou, autour de Zinder, et remontant vers l'ancienne ligne Saï-Barroua, elle rejoint ainsi le lac Tchad. Toute la région située au sud de cette ligne est, selon la convention de 1890, placée dans la sphère d'influence anglaise. Mais, par contre, la convention attribue à la France toute la rive orientale du lac Tchad, entre Barroua et les embouchures du Chari.

De ce côté l'Angleterre fait de réelles concessions. Elle renonce à cette mainmise brutale que, lors de l'accord anglo-allemand de 1893, elle avait pratiquée sur ses conquêtes pacifiques de Monteil et de Mizon. Elle nous en restitue une partie, Tusaoua et le Douergou, ainsi que la partie la plus riche et la plus peuplée du Bornou septentrional.

Ainsi se trouve assurée la communication entre notre vaste colonie de l'Afrique occidentale et notre colonie du Congo. Le Baghirmi, récemment placé sous l'influence française à la suite de la mission Gentil, établit pratiquement cette communication.

Pour le quatrième point, on se souvient que les entraves apportées à la navigation du fleuve par la Compagnie du Niger avaient fait l'objet de nombreuses plaintes de la part du commerce français. La France, pour assurer sans contesta-

tion d'aucune sorte toute facilité à son commerce sur ces importantes artères du centre africain, obtient à bail, pour trente années au moins, deux enclaves situées, l'une à l'embouchure du fleuve, l'autre sur le moyen Niger, au sud des cataractes de Boussa. Ces deux enclaves communiquent avec nos possessions du Dahomey et avec Nikki par un système de transit mutuellement établi. La navigation du Niger ne subira plus désormais d'entraves.

Il est incontestable que nous avons dû consentir de lourds sacrifices; nous avons fait peut-être à l'Angleterre plus de concessions qu'elle même n'en a fait. C'est pourtant quelque chose que d'avoir terminé honorablement cet irritant conflit.

Aussi, parlant de ces négociations, le gouvernement ajoute que pour bien en comprendre la portée, il convient d'indiquer que la frontière nouvelle qui vient d'être reconnue comme celle de la grande colonie française de l'Afrique occidentale, s'étend sur une longueur qui n'est peut-être pas moindre de 3,000 kilomètres, c'est-à-dire sur un parcours qui irait approximativement de Paris à Moscou. Tel est le caractère fondamental de cet arrangement. Il clôt la série des traités qui, conclus successivement depuis dix années avec toutes les puissances limitrophes : Portugal, Angleterre, République de Libéria, Allemagne, État indépendant du Congo, ont placé, sans contestation possible, sous la domination française les immenses régions qui s'étendent de l'Algérie au Congo, en passant par le lac Tchad, et du Sénégal au bassin du Nil.

A l'heure actuelle, toutes nos colonies de l'Afrique occidentale (Algérie, Tunisie, Sénégal, Fouta-Djalon, Côte d'Ivoire, Soudan et Congo) communiquent par leur hinterland respectif.

Enfin la convention contient aussi d'importants arrangements d'ordre économique. En raison de l'enchevêtrement des colonies de la côte et de la difficulté d'établir des lignes douanières s'étendant provisoirement sur d'aussi vastes régions, il a été entendu que chaque puissance restant maîtresse de ses tarifs, il y aurait toutefois égalité de traitement pour les produits des deux nations dans les colonies françaises et anglaises de la Côte et du Niger, jusqu'à une hauteur moyenne du 10^e parallèle.

Le commerce anglais peut ainsi bénéficier avec le nôtre des deux marchés de la Côte d'Ivoire et du Dahomey; par contre, le nôtre s'assure les Achantis, tout le Lagos avec l'hinterland, tout le Bas-Niger, la Bénoué, le Sokoto et le Bornou, en un mot toutes les régions qui sont laissées à l'Angleterre. Cet arrangement commercial sera valable pour trente ans.

La question du Togo. — LA CONVENTION ANGLO-ALLEMANDE DU 23 JUILLET 1897. — La convention anglo-française du 14 juin a pour complément la convention anglo-allemande qui, il y a déjà près d'un an, a réglé la question de l'hinterland du Togo allemand.

Des négociations se sont, à cet effet, ouvertes à Paris au mois de mai 1897. Les représentants de la France, à ces conférences, étaient : MM. Lecomte, sous-directeur-adjoint à la direction des affaires politiques du ministère des affaires étrangères, et Binger, directeur des affaires d'Afrique au ministère des colonies, et Camillo Guy, chef du service géographique au ministère des colonies. Les représentants de l'Allemagne étaient : MM. Félix de Muller, conseiller de légation et premier secrétaire de l'ambassade d'Allemagne à Paris; le docteur Alfred Zimmermann, consul impérial chargé des affaires du Togo à la section coloniale du ministère des affaires étrangères, et Ernest Vohsen, consul impérial en retraite,

auxquels furent adjoints, en qualité de délégués techniques, M. le professeur docteur de Danckelmann et M. Kohler, gouverneur du Togo.

Les pourparlers se sont poursuivis du 24 mai au 9 juillet. Dès le début, les négociateurs ont constaté que les chefs indigènes avaient parfois traité successivement, presque simultanément, avec les agents français et allemands, et s'étaient attribué souvent, tantôt une souveraineté beaucoup trop étendue, tantôt une complète indépendance que restreignait en réalité la suzeraineté de voisins plus puissants. Il était impossible, d'autre part, de s'attacher exclusivement au fait de l'occupation, eu égard à l'enchevêtrement des postes qu'avaient établis, partout où ils le pouvaient, les chefs des missions françaises et allemandes.

Les commissaires ont estimé, dès lors, que le moyen le plus pratique de concilier équitablement les revendications des deux pays était de donner la préférence aux titres ayant priorité de date, chaque fois que leur valeur intrinsèque serait discutable. C'est ainsi que nos représentants ont été amenés à reconnaître que les résultats des explorations allemandes créaient au gouvernement impérial des droits antérieurs aux nôtres sur les pays de Gambaga, de Bafilo, de Kountoum et Kirikri. De leur côté, les commissaires allemands, devant les titres invoqués par nous, ont abandonné tous les droits sur les pays d'Aledjo, de Séméré et deougou.

L'autre part, les concessions réciproques que les deux puissances se sont faites au cours des négociations ont amené l'attribution à l'Allemagne de Sansannéngou, et à la France, celle de Sougouroukou et du Gourma. Tenant compte toujours de l'importance que présentait pour l'Allemagne l'abandon de toute prétention sur le Gourma, les commissaires français ont consenti à une modification de la frontière existante entre la côte et le 7° parallèle de latitude Nord.

Il a été décidé, en conséquence, que la nouvelle limite serait, dans cette région, tracée de manière à suivre le cours du Mono, en conservant à la France les établissements qu'elle possédait sur le littoral, Agoué et Grand-Popo notamment. La mission a pu ainsi, grâce à un échange mutuel de territoires, substituer en fait une frontière naturelle à celle qu'avait fixée la convention du 24 décembre 1890 et qui, formée par un méridien sans avoir égard aux sinuosités du Mono, portait cette rivière à trois reprises, au plus grand préjudice des transactions commerciales.

C'est dans cet esprit de conciliation qu'a été signée, le 23 juillet 1897, entre le ministre des affaires étrangères de la République française et l'ambassadeur d'Allemagne à Paris la convention.

mission Gentil au lac Tchad. — M. Gentil était parti de France en avril 1895, avec un petit vapeur démontable, le *Léon-Blot*, construit dans les ateliers de Saint-Denis. Ses compagnons étaient : MM. Fredon, chef d'exploration; Butler et Vival, fils du député du Lot, qui mourut à Loango d'un accès de

M. Gentil, malgré diverses difficultés qu'il rencontra sur sa route, transporta son matériel à Brazzaville, puis sur l'Oubangui, et il remonta la Kémo pour se rapprocher de l'itinéraire suivi par la mission Maistre entre le Congo et le Chari. Il fonda le poste de Krebedgé, sur la Tomi, affluent de la Kémo par 5° 46'. Puis, avec son lieutenant Butler, il s'établit sur un sous-affluent du Chari par 6° 46'. Ce poste, commencé le 21 septembre 1896, fut achevé le 12 octobre. Mais la rivière sur laquelle ce poste avait été établi n'était pas navigable; il fallut chercher une autre voie de pénétration. Aussi n'est-ce qu'au mois d'avril 1897 que M. Gentil et ses

compagnons furent à pied-d'œuvre à un poste installé sur un affluent du Gribingui par 7° de latitude et 16° 40' de longitude Est. C'est de ce point qu'il est parti au mois de juin dernier. Il a descendu le Gribingui, puis le Chari, et, après avoir séjourné quelque temps dans le Baguirmi, il est arrivé au lac Tchad le 1^{er} novembre.

Voici une lettre écrite par l'explorateur à l'un de ses amis et reproduite par un journal de Paris :

« Le 1^{er} novembre, le *Leon-Blot* faisait son entrée dans les eaux franches du lac Tchad. Je vous assure que c'était un spectacle merveilleux, — une vraie mer, — d'autant plus que pour compléter l'illusion, une jolie brise soufflait qui formait un clapotis assez sérieux. Les bons raseurs qui nient l'existence de cette mer intérieure en auraient été surpris.

» Pour se livrer à une exploration complète du lac, il faudrait y arriver bien approvisionné, créer un poste volant en un endroit boisé à une heure ou deux tout au plus du lac, laisser ses marchandises au poste et, avec un chargement de bois complet, se lancer en avant. Cette façon de procéder n'était pas possible pour nous.

» Grâce au faible tirant d'eau du *Leon-Blot*, j'avais pu, sans trop de peine, remonter le Ban-Erguioz ou Ba M'Bassou (Ba Hin des cartes) et venir mouiller à 15 kilomètres environ de Massinia, où je fus très bien accueilli par le sultan.

» Le sultan de Baguirmi, quand il apprit mon projet d'aller au Tchad, chercha à m'en détourner par tous les moyens, disant qu'avec si peu de monde, c'était folie que d'aller se jeter dans la gueule du loup, c'est-à-dire de Rabah, l'ancien domestique de Zobéir-Pacha, qui s'est fait conquérant et qui a envahi le Bornou, après avoir attaqué le Baguirmi.

» Folie, en effet, car si vous aviez vu comme moi la situation stratégique des villes de Koussouri et de Goulféi, où Rabah avait mis des garnisons avec du canon, vous n'auriez pas donné lourd de votre peau.

» Vous n'ignorez pas que Rabah est le véritable instigateur du meurtre de Crampel. C'est son second, Hassay, qui fit le coup, aidé par les gens de Snoussi, qui étaient bien obligés d'obéir au maître.

» Les derniers survivants de cette malheureuse expédition sont encore chez Rabah. Niarinze est l'épouse de Fadel-Allah, le fils de Rabah.

» Contrairement à toutes les prévisions, on ne tenta rien contre nous. Au contraire, terrorisés par l'arrivée des frères de Crampel (comme on dit ici), les garnisons s'étaient réfugiées à Dikoa.

» La population nous accueillit en sauveurs, et nous pûmes atteindre le Tchad et remonter le Chari sans avoir tiré un coup de fusil.

» Cela fut considéré par tous comme un coup d'audace extraordinaire. Notre petit nombre (cinquante) en imposa à tout le monde.

» A Goufféi, une foule de plusieurs milliers de personnes, agenouillées, les bras levés au ciel, semblaient nous implorer. Tout à coup, une clameur déchirante sortit du sein de cette foule. C'était comme une vaste plainte qui nous émut tous profondément. On nous accueillait en nous faisant le *fatrah*.

» Nous reçûmes gratuitement du riz, des poules en quantité. Je profitai de l'occasion qui m'était offerte pour prier Rabah de me rendre les survivants de la mission Crampel.

» Je ne reçus pas de réponse ; mais mes informations particulières me donnent à penser que cette réponse a été envoyée et détournée par les Baguirmiens qui ne désirent pas actuellement nous voir nouer des relations avec le Bornou.

» Comme complément à notre visite au Baguirmi, le sultan de ce pays me pria

l'accompagner en France une ambassade baguirmienne, composée de son beau-père Soluëyman, d'un esclave de confiance et de quatre personnes.

» Les résultats géographiques de l'expédition sont sérieux : un itinéraire complet de Ouadda au Tchad, d'assez bonnes observations astronomiques, des notes nombreuses sur les habitants et l'histoire du pays : vous voyez que ce n'est pas trop mal travaillé.

» Et maintenant, j'attends mon remplaçant avec impatience. Je suis éreinté et à bout de forces ; je puis à peine marcher. Mais je suis bien heureux, car je me suis engagé proprement de tous les ennemis créés dans le début de la mission. »

Le *Temps* accompagne le récit de la brillante expédition de M. Gentil de quelques réflexions intéressantes dont voici les plus saillantes :

« C'est une superbe mission qui fait grand honneur à l'explorateur et à ses compagnons, dont le monde colonial français et les explorateurs africains étrangers apprécieront la vaillance et la ténacité.

» La mission de l'explorateur Gentil a opéré son exploration dans cette partie de l'Afrique centrale que la convention franco-allemande du 4 février 1894 a fait tomber dans la sphère d'action politique de la France.

» Personne ne pourra prendre ombrage des résultats obtenus par M. Gentil et ses compagnons, même en Angleterre où l'opinion publique est si pointilleuse sur ce qui touche à l'Afrique. Le bassin du Chari, sauf ce qui concerne la petite partie dépendant de la colonie allemande de Cameroun, est une dépendance politique de notre colonie du Congo ».

La mission Gentil était composée, tout d'abord, de M. Gentil, administrateur des colonies ; Fredon, chef d'exploration, Huntzbutler, un des compagnons de Mizon, Vival, fils du député du Lot.

Elle quitta la France en avril 1895 et arriva à Loango en juin. Là, elle perdit le jeune Vival, enlevé par un accès de fièvre.

Arrivé au Tchad le 1^{er} novembre 1897, M. Gentil était de retour sans encombre, quelques semaines après, à son poste de Gribingui, créé par lui en avril 1897.

La mission Bastard à Madagascar. — M. Bastard, qui avait été chargé, en avril 1896, par le Ministre de l'Instruction publique et par le Muséum, d'une mission scientifique à Madagascar, vient de rentrer en France.

M. Bastard devait surtout se livrer à des recherches paléontologiques. Il a voyagé d'abord pendant cinq mois dans le Bouéni, puis est allé dans le sud-ouest de l'île, où, après avoir exploré la région du Bas-Mangoky et traversé tout le Fihehiyana, il passa six mois d'hivernage chez les Bares. De retour à Tulléar, M. Bastard prêta son concours à M. le vice-résident Estébe pour réprimer le soulèvement des peuplades sakalaves du roi Tompomanana et fut porté à l'ordre du jour par le général Gallieni pour avoir pris part à plusieurs combats. Il avait été légèrement blessé à l'un d'eux. (*Officiel de Madagascar*, 21 août 1897).

Enfin, le 13 août 1897, M. Bastard partait de Tulléar, traversait le pays des Antanarivo, celui des Bares et, passant par l'est du Ménabé, se dirigeait vers Antsirabé et Tananarive, d'où il descendait à Tamatave.

Pendant ce long séjour à Madagascar, M. Bastard a recueilli et expédié au Muséum de nombreux documents concernant les fossiles, sans négliger l'étude des populations et du pays à un point de vue plus général.

Le Zambèze au Congo. — La Société de Géographie de Paris vient de

recevoir, en séance extraordinaire, l'explorateur français qui a accompli en Afrique un voyage de trois ans des bouches du Zambèze à celles du Congo.

Voici l'analyse du rapport que M. Foà a fait devant la Société de Géographie :

M. Foà rappelle ses voyages antérieurs en Afrique. Durant quatre ans, de 1880 à 1890, il a exploré les pays qui bordent la côte du golfe de Guinée : Côte d'Ivoire, Dahomey, Achantiland, Côte d'Or, Congo, Gabon, Angola. L'année suivante, en 1891, il repart ; cette fois, c'est l'Afrique australe qu'il visitera : du Cap il se rend au Transvaal, du Transvaal au Zambèze, du Zambèze au lac Nyassa ; il atteint ce lac, après vingt-six mois de marche.

En 1894, il repartait une troisième fois, cette fois avec une mission scientifique et au mois d'août 1894 il remettait le pied sur le sol africain.

Il avait avec lui deux compagnons, MM. Edmond de Borély et Camille Bertrand, qui l'accompagnèrent, le premier jusqu'au lac Nyassa, le second jusqu'au lac Tanganyika, et 380 hommes, dont 25 étaient armés. Son expédition devait durer 38 mois, d'août 1894 à novembre 1897.

Il remonta le Zambèze, à travers la colonie portugaise du Moçambique, puis à travers la Rhodesia britannique, jusqu'au confluent de son affluent de gauche, l'Aroangoa. Pendant plus d'un an, il explora les territoires jusqu'alors fort mal connus, qui s'étendent au nord du Zambèze, à l'est du lac Bangouelo, à l'ouest du lac Nyassa ; il les recouvrit d'un réseau d'itinéraires fort serré. C'est peut-être par l'étude de cette région, que M. Édouard Foà a rendu les plus grands services à la géographie.

MM. Foà, de Borély et Bertrand gagnèrent ensuite, vers l'est, la colonie britannique du Nyassaland. Après quelques mots sur l'importance économique naissante de cette colonie, que déjà le télégraphe transafricain relève au Cap, M. Foà raconte comment il explora, sur une canonnière prêtée par le gouverneur, M. Sharpe, le lac Nyassa.

Entre ce dernier lac et le lac Tanganyika, le voyageur traversa, par un itinéraire nouveau, l'Ouhemba ; c'est là qu'il reconnut les rivières Tchozi et Tchambézi, qui se jettent dans le lac Bangouelo et sont les véritables sources du puissant fleuve du Congo.

Le voyage de retour s'effectua dans les conditions suivantes :

Descente en pirogue jusqu'à la Nouvelle-Anvers, en vapeur jusqu'à Stanley-Pool ; arrivé à Brazzaville, dans le Congo français, M. Foà espérait gagner l'Atlantique par la voie de l'Ogooué. Mais c'était la saison des pluies et des fièvres. M. Foà pensa que le chemin parcouru et les difficultés vaincues lui donnaient le droit de ménager désormais ses forces et il revint, dans le Congo indépendant, prendre... le chemin de fer. De Tampa, un train l'amena en vingt-quatre heures à Matadi.

Nous avons signalé, au cours de ce récit, les régions dont la connaissance est due à M. Foà. Il convient d'ajouter, pour compléter le bilan des résultats géographiques de ce voyage, la détermination de 350 positions astronomiques disséminées sur tout le parcours, de celle de coordonnées sur le haut, le moyen et le bas Congo. Enfin, parmi les tribus les plus intéressantes étudiées par M. Foà, on peut citer : celles des Ouankondès, des Ouamanboués, peuples éleveurs de bestiaux du plateau du Tanganyika, des Baloubas, des Bangos-Bangos, des Boukoussous et des Batéléas anthropophages.

L'importance de ces résultats, on le voit, explique et justifie la distinction dont la Société de Géographie a honoré l'explorateur.

Il visita, sur un boutre arabe, les deux rives du Tanganyika, étudia l'hydrographie de ce lac, dressa sa carte. Ici encore, les résultats géographiques de ce

voyage, ne laissent pas d'être importants. Des méduses et des coquillages de ce lac ont été donnés par M. Foà au Muséum ; ce seront des arguments pour la controverse qui a été instituée sur cette question : le Tenganyika est-il un ancien bras de mer ?

L'état de guerre, où se trouvaient les peuples qui habitent à l'ouest du grand lac, empêcha le voyageur de gagner le Kassai, affluent de gauche du Congo. On lut revenir vers le lac ; mais, dans ce détour involontaire, le pays presque inconnu de l'Oouroua avait été visité et étudié. On ne put également gagner, vers le Nord, l'Ouellé : c'était l'époque où les soldats batélélas venaient de se révolter contre le roi aron Dhanis, officier de l'État indépendant du Congo, et les rebelles barraient la route (printemps 1897). Devant ces obstacles, M. Foà dut gagner le fleuve du Congo par la voie la plus directe : il l'atteignit en amont de Nyangoué, trente mois après son départ de la côte.

L'œuvre du Comité de l'Afrique française jugée par un anglais. — On ne peut que regarder avec une sincère admiration l'audace, la persévérance et l'absolue bravoure avec lesquelles des Français, non soutenus, — si ce n'est d'une manière purement platonique, — par leur gouvernement, travaillent à la grandeur de leur pays dans les vastes régions de l'Afrique inconnue. Ses expéditions sont, pour la plupart, organisées par une Association française d'explorateurs, de savants, d'hommes politiques, d'écrivains, appelée le Comité de l'Afrique française, qui s'appuie surtout, pour les entreprises qu'elle lance, sur des inscriptions publiques, et tel est l'intérêt que les questions africaines soulèvent en France que l'argent afflue. Les missions Crampel, Maistre, Dybowski et Mizon, pour n'en mentionner que quelques-unes, — ont été les fruits de l'activité de cette puissante Association, et elle a beaucoup fait, dans les dix dernières années, pour réveiller l'esprit colonial, assoupi chez les Français. Les agents du Comité de l'Afrique française ont mission d'étudier les pays qu'ils traversent aux points de vue géographique, ethnologique et commercial ; de faire rapport sur les perspectives économiques et de propager l'influence française par tous les moyens en leur pouvoir. Il y a toujours une entente tacite avec le gouvernement que, si quelque chose politique peut se faire, elle sera tentée, et c'est ainsi que, sous le couvert de sa soi-disant mission géographique et commerciale, des résultats politiques de la plus haute importance peuvent être obtenus. En tout cas, le terrain est préparé pour l'action politique, et le prétendu explorateur indépendant fraye la route à son gouvernement français. Le succès de ce système est énorme. En dehors de ces questions politiques, on doit se rappeler que nous devons notre connaissance géographique de l'Afrique du Nord-Ouest et des races qui habitent cette partie du continent noir, presque entièrement à l'énergie infatigable de ces pionniers de l'expansion française. Il y a sept ans, l'arrière-pays de l'Afrique occidentale figurait en blanc sur les cartes. Il a maintenant été traversé dans toute sa longueur et dans sa largeur par d'innombrables explorateurs français, et des noms, qui, il y a peu de temps, étaient entièrement inconnus, sont devenus presque familiers à nos oreilles.

(Extrait du *Pall-Mall-Gazette*).

Le lac d'Ivoire. — RÉOCCUPATION DE BONDOUKOU. — On se rappelle que Bondoukou avait été placé dans la sphère des intérêts français en 1890, par le capitaine Binger, dans son grand voyage dans la boucle du Niger. Une convention

franco-anglaise l'a formellement reconnu. Toutefois, les autorités anglaises de la Côte d'Or, redoutant une invasion des sofas de Samory, à la suite du désastre de la mission Henderson, envoyèrent des troupes au N.-O. de l'hinterland de leur colonie. Un de ces corps s'installa à Boualé, puis à Bouna, tandis qu'un autre occupa Bondoukou et Kammala, au N.-O. Le gouvernement français, dit le *Temps*, fit remarquer que des troupes anglaises ne pouvaient rester dans une ville reconnue française, et le gouvernement anglais donna des ordres pour l'évacuation de Bondoukou.

Pour empêcher Samory de rentrer à Bondoukou, le Ministre des Colonies donna des instructions au gouverneur de la Côte d'Ivoire afin qu'il fit procéder à l'occupation de ce point. A la fin de novembre dernier, M. Clozel quittait le poste d'Assikasso, dans le bassin du Tomoé, à 220 kilomètres de Grand-Bassam, accompagné de M. Lamblin, commis aux affaires indigènes, et de 25 miliciens. Le 5 décembre 1897, M. Clozel entrait à Bondoukou. La ville, grande et bien bâtie, qui a plus d'un kilomètre de l'Est à l'Ouest, a été pillée par Samory. La population a dû s'enfuir. Vingt crânes blanchissant au soleil sur la route de Dadiani, indiquent que le Napoléon noir, comme on l'appelle parfois, a des procédés sommaires de gouvernement.

Bondoukou est à 300 kilomètres de Grand-Bassam. Au Nord, un détachement du commandant Caudrelier est, depuis quelques semaines, à une petite distance de Bouna. De Bondoukou à Bouna, la distance est d'environ 120 kilomètres. Du côté de la frontière anglaise, la jonction de nos établissements du Soudan et de la Côte d'Ivoire est donc près de la réalisation effective.

Côte d'Or. — ANGLAIS A SALAGA. — En vertu d'une convention de 1888, les gouvernements anglais et allemand s'étaient engagés à neutraliser un territoire, situé dans la vallée de la Volta.

En novembre et décembre 1897, pendant que des missions anglaises organisées par le gouvernement de la Côte d'Or, allaient à Bouna dans le N.-E., à proximité de la région où se trouvent les troupes françaises, d'autres se dirigeaient vers le N.-O., c'est-à-dire vers la « zone neutre » anglo-allemande. Elles ont occupé Salaga et Yendi, puis ont renforcé la garnison Gambaka, capitale du Mampoursi (au Nord de la zone neutre), où les Anglais résident depuis mai 1897.

Cette occupation d'un territoire neutralisé a soulevé en Allemagne une émotion non dissimulée.

Le gouvernement anglais aurait décidé de construire une voie ferrée allant de la Côte au bassin intérieur de la Volta.

Chemin de fer de Sousse à Kairouan. — On a dernièrement livré à la circulation la ligne ferrée de Sousse à Kairouan, qui remplacera le petit chemin de fer Decauville à wagons trainés par des chevaux, installé le long d'une piste arabe par le génie militaire dès le commencement de l'occupation française.

Désormais, les touristes voulant visiter Kairouan, la ville sainte des musulmans tunisiens, se rendront beaucoup plus facilement dans cette ville.

L'inauguration officielle de la nouvelle ligne aura lieu en même temps que l'inauguration du port de Sousse.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

TABLE DES MATIÈRES

DU PREMIER SEMESTRE DE 1898.

	PAGES.
Liste des Membres de la Société de Géographie de Lille	5, 305
Cours de topographie.....	63
Carte de la rivière M'Bomou.....	200
Programme des excursions projetées en 1898.....	173
Programme des concours pour 1898	341
Mouvement financier en 1897.....	315
Bibliographie	94, 221
Carte du Portugal, au point de vue historique....	400

Grandes Conférences.

Capitaine VOULET et Lieutenant CHANOINE. — Dans la boucle du Niger	109
MERCHIER. — Les régions polaires.....	175
GUILLOT. — La découverte du Niger	237
GALLOIS. — Une visite à l'île de Java.....	316, 369
Eduardo D'AVEILLARD. — Le Portugal et Vasco da Gama.....	401

Lectures aux Assemblées générales et Communications.

— Impressions d'un Lillois au centre de l'Afrique	82, 141
ARNETTE. — La France sur le Haut-Nil	87
— — Un voisin gênant.....	275
BOUBRON. — Le chemin de fer de la Jungfrau.....	155
ERMERSCH. — L'île des Phoques.....	161
ELMANT. — Mémoire contre la division du cercle en 400 grades et en faveur de l'adoption du système de 240 degrés.....	244
VALLOIS. — Une visite à l'ancien royaume de la reine de Saba	283

Comptes rendus d'Excursions.

ANTINEAU. — Eu, Le Tréport, Dieppe, Arques-la-Bataille, Abbeville, St-Riquier.....	209
---	-----

Procès-verbaux.

	PAGES.
Séance solennelle du 9 janvier 1898	63
Assemblée générale du 20 mai 1898.....	301

Éphémérides de l'année 1897.

Janvier.....	96
Février.....	165
Mars.....	220
Avril.....	292
Mai.....	359
Juin.....	426

Faits et Nouvelles géographiques.

GÉOGRAPHIE HISTORIQUE ET ETHNOGRAPHIQUE.

Aug. DESCAMPS. — Une ville grecque en France.....	347
---	-----

GÉOGRAPHIE SCIENTIFIQUE. — EXPLORATIONS ET DÉCOUVERTES

Asie.

Annam. — Protectorat modifié.....	96
Laos. — Exploration Mazon au Mékong	97
Explorateurs et voyageurs.....	97
Chine. — Convention avec l'Angleterre.....	166
Le Transsibérien.....	360
Japon	360
Situation de la France en Asie orientale	426

Afrique.

Explorateurs et voyageurs... ..	96
Dahomey-Niger.....	361
Afrique orientale anglaise	361
Règlement de la question du Niger et du Soudan.....	427
La question du Togo	430
La mission Gentil au lac Tchad	431
La mission Bastard à Madagascar	433
Du Zambèze au Congo.....	433
L'œuvre du Comité de l'Afrique française jugée par un Anglais	435
Côte d'Ivoire.....	435
Côte d'Or.....	436
Chemin de fer de Sousse à Kairouan	436

Amérique.

PAGES.

Amérique du Sud. — Grands fleuves	167
Alaska. — Un curieux lac	228
Canada. — Annexion de la terre de Baffin	225

Océanie.

Explorateurs et voyageurs	167
---------------------------------	-----

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE. — FAITS ÉCONOMIQUES ET STATISTIQUES.

France.

Écoles supérieures de commerce	168
Mouvement des passagers	229
L'industrie cotonnière en France	243

Europe.

Le commerce de la Belgique en 1896	99
Le bétail au Mecklembourg	101
Le port de Brême et son commerce maritime en 1896	101
La Hongrie industrielle	102
L'élevage de la race ovine en Allemagne	108
Organisation industrielle de l'Allemagne	108
Russie. — Le canal de la Baltique à la mer Noire	109
Espagne. — Commerce avec ses colonies	229
La production agricole de l'Italie	230
Canal russe de la Baltique à la mer Noire	294
Le commerce de la Russie	294
Commerce extérieur de l'Allemagne en 1897	295
L'Allemagne puissance maritime	302

Asie.

La culture du jute en Indo-Chine	169
Asie-Mineure. — Chemins de fer turcs	170
Japan. — Employés nationaux	230
Siam. — Chemin de fer	230
Le commerce français au Siam	295
La Sibérie	296
La culture du coton au Tonkin	304

Afrique.

	PAGES
Distinction au R. P. Hacquart	170
Le mouvement commercial au Dahomey	170
Côte d'Ivoire et Congo français. — Concessions Verdier et Daumas	170
Côte d'Ivoire. — Commerce	171
Le commerce des laines du Maroc	231
Le développement économique de l'État libre du Congo	231
L'île San Thomé	232
Les femmes aux colonies allemandes	233
Ouganda. — Chemin de fer:	233
La culture du coton à Madagascar	238

Amérique.

Le chanvre, le jute et la ramie aux États-Unis	104
La marine marchande américaine	233
La ligue contre l'immigration aux États-Unis	234
Canada. — La vie sur les placers de Klondyke	235
Les importations de soieries françaises au Canada	240

Océanie.

Iles Hawai	236
Commerce de l'Australie	300

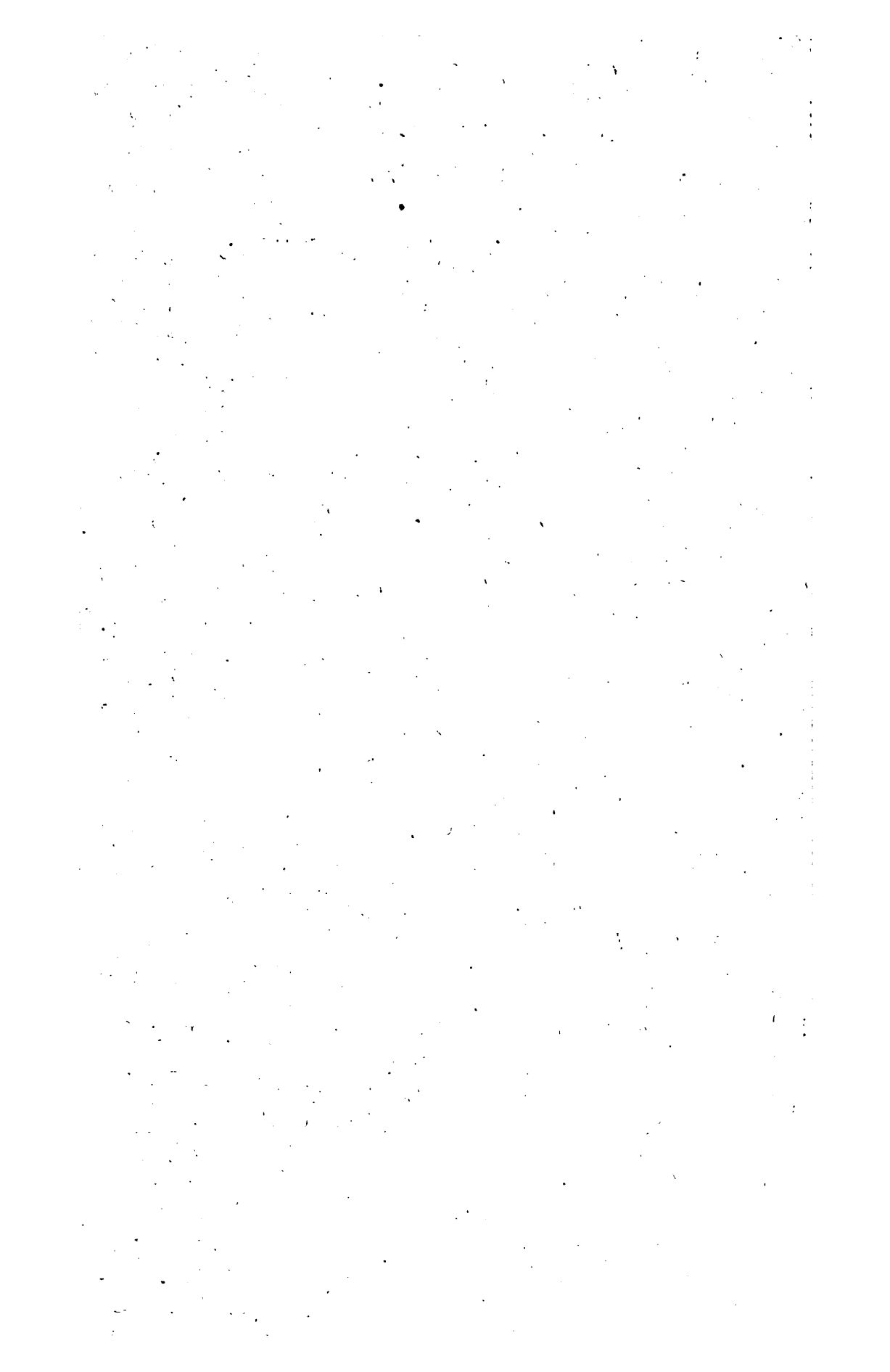
Régions polaires.

Une nouvelle expédition au pôle Nord	99
--	----

GÉNÉRALITÉS.

La lutte économique des deux Mondes	107
Les postes dans le monde	177
L'île de Cuba	364
Le pays habité le plus froid du globe	368





*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

LX-Neuvième Année.



Tome Trentième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Grandes Conférences de Lille :	
OVIGNEUR. — La Russie (avec Phototypies).....	5
II. Mlle Marie GUYOT-TARBÉ. — La grotte de Dargilan (avec Clichés).....	26
III. Les Excursions de la Société de Géographie de Lille en 1898 :	
H. R. — 13 jours sur la Côte d'Azur (avec Phototypies).....	34
IV. Le régime économique de la Tunisie.....	41
V. Étienne RICHET. — L'Alaska.....	42
VI. Éphémérides de l'année 1897.....	47
VII. Faits et Nouvelles géographiques :	
I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.	
Asie.....	48
Afrique.....	52
II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.	
France.....	54
Europe.....	56
Asie.....	60
Afrique.....	61
Amérique.....	62
Océanie.....	62

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs ; Prix du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

BULLETIN
DE LA
SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE
DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING).

Reconnus d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

2^{ME} SEMESTRE DE 1898

Dix-Neuvième Année. — Tome Trentième.



SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :
116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116
LILLE.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA RUSSIE

VOYAGE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

STOCKHOLM. — LE CANAL DE KIEL

Août-Septembre 1897.

Conférence faite le Dimanche 5 Décembre 1897,

Par M. OVIGNEUR,

Membre de la Société de Géographie de Lille.

Dans les premiers jours du mois d'août dernier, alors que je ne avais encore si je prendrais des vacances ni l'emploi que j'en ferais, je recevais une lettre-circulaire qui m'annonçait que la Revue Générale des Sciences organisait avec le concours de la Compagnie transatlantique, un voyage en Russie et en Suède, afin de visiter les capitales de la Baltique.

L'organisation projetée de ce voyage, la personnalité, et le mérite scientifique de ceux qui l'avaient préparé et qui s'offraient à concourir sa réalisation devaient m'impressionner tout spécialement et m'inspirèrent effectivement le très vif désir de prendre part à ce voyage si séduisant à tous les titres, alors surtout que l'époque même de ce voyage devait concorder exactement avec le moment où Félix Faure, Président de la République, devait rendre au Czar à la Russie la visite que le Czar avait faite à la France, avec un si merveilleux éclat.

Mais le projet même qui m'était soumis n'était pas pour moi réaliste, du moins dans son entier, car le départ devait avoir lieu à la

date du 14 août et je me trouvais forcément retenu par une fonction publique pendant quelques jours à partir du 16 août.

Fort heureusement, cette difficulté n'était pas insoluble et il fut entendu que, tandis que, partant du Havre au jour fixé, mes camarades d'excursion se dirigeraient vers St-Petersbourg en faisant escale à Copenhague, je me dirigerais par chemin de fer vers ce même but pour rejoindre exactement à St-Petersbourg à la date du 21 août, le bâtiment transatlantique le « *Versailles* » que je ne devais plus ensuite quitter jusqu'à la fin du voyage.

Dans la route que je devais ainsi parcourir, je trouvais le moyen de m'arrêter à Bruxelles et à Berlin, de manière à ne pas réaliser d'une façon continue un aussi long voyage.

Bruxelles m'offrait à ce moment une attraction, car c'était le moment de l'*Exposition Universelle et Coloniale* : je ne pouvais, il est vrai, consacrer à cette visite qu'une demi-journée, mais cet espace de temps pouvait suffire.

Certes, les partisans des expositions n'ont pas à se plaindre, car elles sont suffisamment fréquentes et il m'était réservé pendant le cours de mon voyage de contempler trois expositions organisées dans divers pays et dans des conditions tout à fait différentes.

Parti de Lille le 18 août de grand matin je me trouvais à l'Exposition de Bruxelles de très bonne heure et je pouvais la visiter tout à mon aise : à vrai dire je n'y ai rien trouvé de bien nouveau, mais j'ai pu constater avec plaisir que la France y occupe une situation tout à fait prépondérante ; il convient d'ailleurs de louer la bonne et heureuse disposition des diverses sections, réparties sur une grande étendue de terrain ; et notamment les attractions nombreuses que l'on rencontre et qui en font pour les Belges et pour les nombreux étrangers un lieu d'instruction et de plaisir.

J'y ai remarqué particulièrement une très jolie salle de concert dont les parois latérales comprennent des loges où sont représentés les uniformes militaires des différentes époques, particulièrement les uniformes de l'armée française à qui une loge spéciale est réservée.

Mais je devais me soustraire rapidement aux plaisirs que pouvait m'offrir l'Exposition de Bruxelles et le soir même je me trouvais à Cologne dont la gare si brillante et si bien disposée fait l'admiration des voyageurs.

Je ne pouvais qu'y jeter un coup d'œil sur la splendide cathédrale achevée seulement depuis plusieurs années et qui n'a pas demandé

moins de six siècles pour son achèvement complet, et le pont fixe sur le Rhin orné à ses deux extrémités par les statues équestres et monumentales de Frédéric-Guillaume IV sur la rive gauche et l'empereur Guillaume I^{er} sur la rive droite.

Muni à l'avance d'un billet de wagon-lit, précaution indispensable pour d'aussi longs parcours, je me dirigeai le soir même vers Berlin et comme la route, la nuit surtout, offrait bien peu de charmes, je ne me réveillai qu'en entrant à Berlin dans la gare principale, la gare de la *Friedrichstrasse*.

Je n'avais que douze heures à consacrer à cette ville mais cela peut suffire car tous les monuments importants de Berlin sont réunis autour de la promenade célèbre des *Tilleuls*.

Dès la sortie de la gare, on descend dans une rue très vivante et très animée, bordée de très beaux magasins, la *Friedrichstrasse* qui coupe la ville dans toute son étendue, exactement du Nord au Sud.

En quelques instants, l'on atteint le célèbre boulevard ou avenue qui s'étend de la porte de Brandebourg au Château et qui porte le nom bien connu *Unter den Linden* (Sous les Tilleuls).

Il est juste de nous y arrêter un certain temps et bien volontiers je servirai d'introducteur à ceux qui voudront bien faire avec moi cette intéressante promenade.

Au sortir de la *Friedrichstrasse*, nous tournons à gauche pour nous diriger vers le château ; et, avant d'y parvenir, nous côtoyons divers monuments qui, je dois le dire, ne sont pas à l'abri de la critique et notamment de l'*Université* qui, malgré son balcon doré, n'est qu'un bâtiment assez lourd et insignifiant.

Nous ne pouvons toutefois passer sans nous découvrir devant les statues de Guillaume et Frédéric de *Humboldt*, deux frères qui, par une heureuse et bien rare fortune, ont illustré tous deux leurs noms que la Science et l'Allemagne ont associés dans l'hommage rendu à leur mémoire.

Devant les monuments qui suivent, se trouvent un grand nombre de statues reproduisant les traits des généraux prussiens, qui, par un rapprochement assez singulier, naturel d'ailleurs chez une nation aussi guerrière, ornent la place de l'Opéra.

Mais bientôt les regards se tournent à droite ; et, sur le terre-plein qui se trouve à l'extrémité-est de l'avenue des Tilleuls, il faut admirer la très remarquable statue équestre de *Frédéric-le-Grand*, monument

grandiose et imposant qui ne mesure pas moins de 14 mètres de hauteur, œuvre magistrale du sculpteur Rauch.

Élevé de 1840 à 1851, ce beau monument porte aux quatre angles, quatre cavaliers de grandeur naturelle, les quatre principaux compagnons de guerre du roi Frédéric II, le prince Henri de Prusse, le duc de Brunswick et les généraux Seydlitz et Ziéten, et, sur les quatre bas-reliefs, tous les personnages importants de son règne : le monument est dominé par le roi Frédéric-le-Grand à cheval, tel que l'Histoire nous le représente, le dos légèrement voûté, l'œil malin et narquois, le tricorne légèrement incliné.

En continuant notre route, le long de la place de l'Opéra, nous rencontrons le vaste bâtiment de l'Arsenal (*Zeughaus*), immense carré dont chaque côté a une dimension de cent mètres environ et qui renferme en grande partie ce que les Allemands eux-mêmes appellent le Butin de Guerre.

Ce monument qui est tout à la fois un *musée d'artillerie* et la *galerie des gloires* se trouve tout naturellement placé en face du château impérial dont l'avenue seule le sépare.

Traversant un bras de la Sprée, l'on arrive dans un jardin de peu d'étendue, le *Lust Garten*, au milieu duquel est érigée la statue équestre de Frédéric Guillaume III inaugurée en 1871 et ornée de figures allégoriques.

Sur le côté de ce jardin se trouvait le *Dôme*, église peu remarquable, qui ne méritait pas d'être conservée, car elle a été récemment démolie et l'on construit à sa place une église monumentale encore entourée de barricadages.

A l'extrémité ont été successivement établis trois musées, le *vieux* et le *nouveau musées*, reliés entre eux par une passerelle et sur le côté la *galerie nationale*.

L'entrée du principal musée, le plus ancien, est précédée d'un portique de dix-huit colonnes ioniques, reproduction de l'architecture grecque proprement dite.

Les diverses collections que ces musées renferment sont très riches et très complètes, la peinture hollandaise et la peinture flamande y sont brillamment représentées, on y remarque surtout diverses parties de l'œuvre admirable de *Van Eyck* dont le sujet principal se trouve à Gand dans l'église *St-Bavon* et fait l'admiration de tous ; les autres parties étant disséminées à Bruxelles où se trouve le panneau représentant *Adam et Eve* et les autres parties, que nous avons sous

les yeux, achetées et données au musée de Berlin par le roi Frédéric-Guillaume III.

Ce musée qui n'est pas d'origine ancienne car il a été ouvert en 1830, va toujours en s'accroissant : dans ces dernières années, la galerie Suermundt achetée moyennant un million de marcs est venue s'ajouter aux collections anciennes, de manière à former un ensemble très complet, riche surtout d'œuvres anciennes, car notre école française n'y est représentée que par des peintres des XVII^e et XVIII^e siècle ; Poussin, Claude Lorrain, Greuze ; mais on y chercherait en vain une œuvre d'un des peintres qui ont suivi.

Repasant la Sprée par un pont très monumental orné de belles statues, on arrive enfin au *château royal*, très remarquable monument qui présente deux façades, l'une sur l'avenue, l'autre sur la place du château ; l'architecture en est très belle et le monument est dominé par le dôme de la chapelle du Palais, de manière à produire un effet tout à fait imposant.

L'empereur actuel est le premier qui ait habité ce château qui auparavant servait uniquement aux réceptions et aux réunions officielles. Jusque dans ces derniers temps, le palais était entouré de quelques maisons qui ont été démolies et l'on construit en ce moment, sur leur emplacement, un monument en l'honneur de Guillaume I^{er}, monument qui est loin d'être achevé et dont je n'ai pu voir que le quadrigé et les colonnes.

Derrière le château, il ne faut pas manquer d'aller voir à l'extrémité du pont sur la Sprée la statue du grand Électeur en costume romain posée sur un socle aux quatre coins duquel s'inclinent quatre statues enchaînées.

En reprenant le côté gauche de l'avenue, on rencontre successivement le palais de l'empereur Frédéric III, puis le palais de l'empereur Guillaume I^{er}, séparés par l'Opéra, bel édifice derrière lequel se trouve l'église Ste-Edwige, qui est bien le monument le plus remarquable qu'on puisse voir, car l'église ne se compose que d'un dôme central mais très écrasé qui couvre lourdement tout l'édifice.

En passant devant le palais de l'Empereur Guillaume, il ne faut pas oublier de regarder la fenêtre légendaire et historique où chaque jour l'empereur se montrait à son peuple, exactement au moment de la revue militaire.

La parade elle-même est un événement important de chaque jour, et nous venons de la rencontrer à l'instant, et nous avons pu voir, autour

de la musique d'ailleurs excellente et de la garde montante qui marche de son pas automatique, la jeunesse disponible de la capitale et les *Gretchen* en promenade.

La suite de la partie gauche de l'avenue présente un tout autre caractère ; ce ne sont plus des palais qui la bordent, mais de superbes constructions, hôtels, cafés, magasins riches où l'on trouve surtout de très beaux ivoires sculptés et des *Conditorei* ou pâtisseries monumentales qui donnent une très haute idée des appétits allemands.

Parmi tous ces édifices, il faut surtout distinguer et visiter le café Bauer, orné de belles peintures de Werner auxquelles le temps et la fumée ont donné un cachet tout spécial, et la *Galerie de l'Empereur* ou passage dont l'ornementation est très brillante et très riche.

L'Avenue des Tilleuls se termine par une large place appelée « Place de Paris » depuis 1814 et qui est bordée par de beaux hôtels et notamment à droite par l'*Ambassade française*.

Cette place est fermée par la porte de Brandebourg, édifice monumental surmonté du quadrigue de la Victoire en cuivre repoussé, et il est percé de cinq ouvertures séparées par de larges colonnes doriques ; l'entrée principale, celle du milieu étant spécialement réservée aux voitures de la Cour.

Après avoir passé la porte de Brandebourg, on entre immédiatement dans le *Thiergarten* où se trouvent de beaux jardins bien plantés et bien ombragés et deux fontaines jaillissantes. On y trouve également depuis la guerre la colonne de la Victoire que surmonte une statue dorée aux ailes déployées : huit marches conduisent à une large plateforme sur laquelle se trouve un temple rond à colonnes et du milieu de ces colonnes s'élance la colonne principale entourée de canons, accolés dans le sens vertical, que l'on a dorés afin de rendre l'ornementation uniforme.

Si l'on s'éloigne un peu de la colonne de la Victoire on entre dans la promenade de l'Alsen-Strasse entourée de trois larges rues qui portent les noms de Bismarck, de Moltke et de Roon.

L'effet est grandiose, si l'on se tourne du côté de la colonne, mais il est fort triste si l'on se retourne du côté opposé, car l'on ne voit dans le fond que le Chemin de fer et deux grandes tours carrées sans caractère.

Le Thiergarten conduit à Potsdam que j'aurais voulu visiter, mais le temps me manquait et je n'y ai renoncé qu'à regret.

Je me suis contenté de descendre au sud du Thiergarten et d'aller

me reposer un peu au Jardin zoologique, qui a pris dans ces dernières années une très vaste extension et qui est un des plus beaux, comme jardin surtout, que l'on puisse visiter.

Puis, bravant la fatigue, je suis rentré par la porte de Brandebourg, en examinant sur le côté un très vaste monument à peu près terminé qui est le futur palais du *Reichstag* ; j'ai parcouru de nouveau l'Avenue des Tilleuls que j'avais visitée en détail le matin et, passant la Sprée, j'ai gagné par la rue Royale l'Hôtel de Ville ou *Rathhaus* construit en briques mais qui produit grand effet avec sa tour massive qui se trouve au centre de la façade et qui ne mesure pas moins de 84 mètres de hauteur.

Suivant les indications qui m'avaient été utilement données, je me suis assuré que l'Hôtel de Ville ne sert pas seulement de palais municipal ; les Allemands sont des gens pratiques et économes, et tout le sous-sol de l'Hôtel de Ville est aménagé à usage de restaurant sous le nom de *Rathskeller*.

Après avoir descendu une douzaine de marches, je me suis trouvé dans le sous-sol, où, entre les piliers, j'ai vu des salles de restaurant parfaitement disposées et bien éclairées ; on y mange très bien à un prix modéré et l'on y trouve même de bons vins de France qu'on est toujours heureux de rencontrer.

Mais il faut se hâter, car ma permission n'est que de douze heures et je dois gagner rapidement la gare de Friedrichstrasse pour me diriger sans nouvel arrêt vers Saint-Petersbourg.

J'ai eu raison de me presser, car il y a beaucoup de dispositions à prendre, et notamment il faut m'assurer un bon wagon-lit que l'on obtient à un prix peu élevé mais dont un nombre restreint est disponible.

La route à parcourir comporte, en express, deux nuits. Je prends sans tarder possession de mon compartiment et je rencontre au milieu de ma cabine le compagnon de route qui m'est attribué par le sort, je me trouve en présence d'un officier de cuirassiers blancs : j'ai le malheur de ne pas être assez maître de mes impressions, mais je dois ajouter que mon camarade qui parlait parfaitement le français s'est mis à l'aise immédiatement en me cédant la première place et en me conduisant avec moi pendant toute la route avec une extrême politesse.

J'admire la facilité avec laquelle il parle sans accent notre langue, en qu'il ne soit jamais venu en France et il me dit que la connais-

sance complète de la langue française donne en Allemagne un avantage considérable tant pour les examens que pour l'avancement.

Bref, nous nous sommes quittés en très bons termes, lorsqu'il est descendu du wagon à Königsberg pour aller passer quelques jours dans sa famille.

La route de Berlin à la frontière russe est longue et elle offre bien peu de charmes ; la *Poméranie* est sablonneuse et peu ou pas cultivée, on n'y voit que de nombreux troupeaux à qui le sol ne réserve qu'une bien maigre nourriture, les bois qui se composent surtout de sapins sont rares et peu élevés et la monotonie du paysage n'est interrompue que par quelques moulins à vent qui me rappellent mon pays.

Après avoir dépassé Dantzig et Königsberg, nous atteignons la dernière station allemande, *Eydtkunnen* et le train s'arrête à la première station russe *Virballen*, mais à peine le train a-t-il stoppé qu'il est envahi par une véritable nuée de commissionnaires habillés de blanc qui sont certainement en nombre double des voyageurs ; les cris, les réclamations n'y font rien, en quelques minutes le train est vide absolument de tous les bagages que les commissionnaires transportent dans la salle de la douane où les voyageurs les suivent pour rechercher leur bien, après toutefois que les gendarmes qui font la police des gares les ont dirigés vers le commissaire très galonné qui réclame à tous impitoyablement le *passé-port*.

Tout se passe très ponctuellement et militairement et les voyageurs trouvent dans la vaste salle de la douane leurs bagages qu'ils doivent prendre le soin de reconnaître personnellement ; quant aux commissionnaires, ils se sont évanouis, le pourboire viendra plus tard et une forte barricade et l'œil vigilant des gendarmes leur défendent l'entrée de la salle des bagages. La visite elle-même n'est pas trop rigoureuse et se fait assez rapidement : le même commissaire que j'avais vu à l'entrée, prend la peine de m'apporter lui-même mon *passé-port* en s'excusant de m'avoir fait attendre et en ajoutant que je suis libre et que je peux passer avec mes bagages dans la salle voisine où se trouve le restaurant.

Cette proposition me souriait à merveille et je dois ajouter que le buffet de Virballen est admirablement servi et avec un tarif très raisonnable, réglementairement établi et mis réellement en pratique. Au sortir de la gare, on se trouve en pleine Russie ; les nombreux employés, tous en costume blanc avec casquette plus ou moins galonnée et de forme spéciale, montrent beaucoup de prévenance, les

voitures sont très bonnes, plus larges que les nôtres et les wagons-lits sont nombreux, pas trop chers et aménagés avec un véritable luxe.

C'est donc dans de très heureuses conditions que nous suivons la route qui doit nous conduire à Pétersbourg par Vilna et Dunabourg.

La route que nous suivons est belle et assez accidentée, nous traversons sur un beau pont, le large Niémen, la marche du train n'est pas très rapide, on s'arrête souvent soit dans des gares où nous attend un thé excellent et fumant, accompagné de très bonnes pâtisseries, ou même quand il n'y a pas de gare à l'arrêt, les fillettes du pays en costume national viennent nous apporter des fruits et du lait.

Je dois cependant, pour être complet et sincère, constater que, dès notre entrée en Russie, nous reconnaissons l'abus du fonctionnarisme, les gares regorgent d'employés qui, dans leur costume blanc, viennent s'aligner le long de la gare au passage des trains ; leur service se fait avec calme et un peu lentement, surtout sans un seul cri ; et, pour chaque détail du service le nombre des employés est très grand ; la nuit venant, le contrôle a lieu dans toutes les voitures et ce contrôle exige la mobilisation de quatre employés dont le premier porte la lanterne, le second prend le billet, le troisième le pointe ; quant au quatrième, je ne sais pas trop ce qu'il fait, mais je crois qu'il se borne à inspecter.

À part cette petite remarque qui, je crois, n'a rien de désobligeant pour nos amis, je dois dire que la route s'accomplit d'une manière charmante, j'avais un excellent compagnon de route, avec qui j'ai eu le plaisir de faire connaissance, il dirige près de St-Pétersbourg un important atelier de constructeur mécanicien et il retourne chez lui accompagné de ses deux jeunes enfants qui font leur éducation dans un établissement étranger afin de pouvoir, comme leur père, parler librement et très correctement quatre langues.

Le père, M. *Bastian*, occupant avec sa jeune fille l'une de nos deux berlines me prie de recevoir avec moi son jeune fils, ce que je fais de bon grand cœur, ce jeune homme étant d'ailleurs très gentil et très bien élevé.

La connaissance dans ces conditions devait se faire rapidement et à l'arrivée à Pétersbourg, dans la gare de Varsovie, mon aimable compagnon de route m'offre très galamment de m'être utile et de me conduire chez lui à mon arrivée dans une ville jusqu'alors inconnue pour moi.

Il était bien difficile de résister à une offre aussi gracieuse, je la mets à

profit et je vais le rejoindre à son domicile dans la *Bolchaïa-Morskaïa*, où se trouve sa demeure et où je le trouve déjà installé au travail : il se met immédiatement à ma disposition, téléphone au quai Nicolas où on lui répond que le « *Versailles* » n'est pas encore arrivé, l'eau étant trop basse et qu'il n'arrivera à quai que le lendemain ; puis après m'avoir indiqué un très bon hôtel voisin, le Grand Hôtel de Paris, il insiste, suivant la coutume russe, pour que je ne quitte pas sa maison avant qu'il m'ait présenté à M^{me} Bastian, ce que j'accepte avec plaisir, et je prends congé de cette aimable famille à qui j'adresse de bien loin mes remerciements les plus sincères.

Je me trouve donc seul à St-Petersbourg et après avoir été reconnaître ma chambre, je vais chercher un instant de repos dans un très beau jardin, situé pour ainsi dire à ma porte, le jardin *Alexandre* ou jardin de l'*Amirauté*.

J'y trouve avec plaisir de la fraîcheur et de l'ombrage et je me repose bien volontiers, en prenant possession au moyen du plan, de cette grande ville nouvelle pour moi.

J'ai voyagé assez souvent dans le cours de mon existence déjà longue ; et je n'ai pas de plus grand plaisir que de préparer mon voyage et surtout d'examiner avec le plus grand soin le plan des villes que je dois visiter, pour me bien graver dans l'esprit toute la configuration de ces villes, de manière à m'y reconnaître et à ne devoir demander ma route qu'à moi-même.

Après quelques instants de repos, je quitte le jardin Alexandre ; et, tournant le palais de l'Amirauté je me dirige vers la Néva par une large place bordée d'un côté par la grande Amirauté et de l'autre par le Sénat, vaste édifice rouge assez imposant.

Au milieu de cette place je m'arrête devant la statue de Pierre-le-Grand, statue équestre, de beaucoup inférieure sans doute au monument de Frédéric que je venais d'admirer quelques jours auparavant mais qui produit néanmoins un très grand effet ; l'Empereur, la tête couronnée de lauriers, tient son cheval cabré sur un rocher et regarde la Néva en étendant la main droite vers la ville qu'il a créée.

Car la ville de St-Petersbourg est bien son œuvre personnelle et tout y rappelle son souvenir, alors surtout, que, en tournant à droite par le quai de l'Amirauté on vient, comme je le fais en ce moment contempler le grandiose panorama qui se présente à nos regards au *Pont du Palais*.

Sur la rive gauche de la Néva on voit d'un côté le Palais d'Hiver et

tout à côté, l'Amirauté où sont centralisés tous les services de la Marine.

Devant nous, à gauche, à la pointe formée par les deux bras de la Néva, se trouve la *Bourse* précédée de ses deux colonnes rostrales et présentant un péristyle de 44 colonnes d'ordre dorique, tandis que sur la droite et de l'autre côté de la Néva, la citadelle St-Pierre et St-Paul, arsenal et tombeau des Empereurs offre aux regards ses remparts et ses bastions entourés de rochers et la flèche dorée de sa cathédrale. C'est véritablement de ce point que peut être appréciée l'œuvre colossale de l'Empereur, œuvre dont le point de départ ne remonte pas encore à deux siècles, car c'est à la date du 11 octobre 1702, que, dans sa lutte contre les Suédois, Pierre-le-Grand faisait pour la première fois flotter ses drapeaux sur la petite place forte de *Noteborg*, située à l'endroit où la Néva sort du lac *Ladoga*.

L'Histoire rapporte les efforts gigantesques qu'il a fallu faire pour fonder cette grande et belle ville, si humble à son origine, dont les murailles s'élevaient véritablement sous les balles des soldats suédois de Charles XII, tandis que la Néva elle-même inondait et engloutissait le travail de fondation commencé sur ses rives et même au milieu de ses eaux.

Longtemps Pierre-le-Grand hésita sur le choix de sa capitale et du résultat de sa décision, dépendait véritablement l'avenir de la Russie, peut-être même l'avenir du monde ; tout d'abord c'est Azof qu'il avait choisie, car de cette position redoutable, il dominait la Mer Noire et la Méditerranée, mais sur ce point la lutte était vive et sans issue, car, pris et repris plusieurs fois puis momentanément abandonné par traité, Azof échappait aux efforts persévérants et opiniâtres du conquérant.

C'est alors qu'il reporta vers le Golfe de Finlande toute son énergie ; poussant les attaques répétées des Suédois, endiguant la Néva, construisant son Palais d'Hiver d'abord en bois, puis en briques et en pierres, établissant à Cronstadt la défense formidable de sa capitale et sans après en 1712 élevant la ville enfantée par lui au rang de résidence de la Cour, malgré la très vive opposition des Moscovites qui avaient avec peine l'abandon du Kremlin de Moscou.

Au surplus délivré depuis 1709 de la crainte des Suédois par la défaite définitive de Charles XII à Pultava, envisageant comme certaine la conquête entière de la Finlande soit par lui-même, soit par ses successeurs, Pierre-le-Grand avait droit de s'enorgueillir de l'œuvre

immense qu'il avait entreprise et réalisée, car il avait maintenant, suivant sa propre expression : « Une fenêtre ouverte sur l'Occident ».

Et cependant, même au comble de sa gloire il conservait encore son habitation modeste qui lui a survécu, qui existe encore au bord de la Néva, habitation très simple composée de deux ou trois pièces au plus, où revit dans les siècles son glorieux souvenir.

Mais pour suivre le programme de cette première journée, il faut quitter ce spectacle si plein de grandeur et nous diriger vers la partie plus moderne de St-Petersbourg, transition facile car il suffit de longer le Palais d'Hiver puis un petit square tout nouveau, rempli de jeunes arbres et de fleurs, pour arriver à la rue si justement célèbre, connue dans le monde entier sous le nom de *Perspective Newsky*.

Sans doute cette voie est très large et très belle, bordée dans toute son étendue qui est environ de cinq kilomètres, de monuments curieux et de beaux magasins précédés d'un portique qui emprunte tout le trottoir devant la porte d'entrée, portique généralement couvert d'enseignes, d'affiches et de réclames.

Mais il faut bien faire quelques réserves et constater que les façades sont en général d'une architecture assez vulgaire, que les dimensions et hauteurs des maisons sont essentiellement variables, ce qui produit un effet assez disgracieux et surtout que le pavé est dans un état déplorable, on peut même dire qu'il n'en existe pas du tout, car le sol n'est couvert que de galets reliés entre eux par la boue elle-même; et, quant aux trottoirs sur lesquels le piéton doit se réfugier, il est en contre-haut de la chaussée de cinquante à soixante centimètres, ce qui, on en conviendra, est une disposition très dangereuse et peu favorable au promeneur.

Il en est du reste de même dans les autres rues ainsi que dans les autres villes de la Russie et c'est un inconvénient assez désagréable mais dont il faut bien prendre son parti. Cette réserve étant faite, nous pouvons parcourir avec grand plaisir cette belle voie pleine de mouvement, mouvement qui n'est pas le même que celui de nos villes de France, car ceux que l'on rencontre paraissent plus occupés de leurs affaires que de leur plaisir; on n'entend que très peu de cris et le bruit même de la rue ne ressemble pas à celui de nos rues et de nos boulevards; la rue est sillonnée en tous sens par quelques voitures et équipages de grand luxe et surtout par des voitures très légères dites *isvochtchicks*, traînées par d'excellents chevaux qui marchent à une allure vertigineuse; les roues de ces voitures sont généralement garnies



SAINT-PÉTERSBOURG.
PONT NICOLAS, LE SURCOUF ET LE YACHT IMPÉRIAL.



MOSCOU.
LE KREMLIN VU DE LA MOSKOWA.

de caoutchouc, de sorte que l'on n'entend nullement ce grincement de roues si agaçant, qu'en France nous avons constamment aux oreilles, mais seulement le bruit du sabot du cheval qui frappe le sol. Nous pouvons maintenant suivre la Perspective Newsky dans toute sa longueur et nous arrêter tout d'abord devant la première maison, celle d'un très grand marchand de gravures, photographies, estampes et objets d'art; l'une des nombreuses fenêtres de ce beau magasin, celle qui est tournée vers le jardin Alexandre, est entièrement consacrée au Président de la République française et l'on y voit exclusivement ses traits sous toutes les formes et sous tous les aspects les plus différents.

Du reste dans la plus grande partie des magasins, je retrouve des parfumeries, boîtes et objets de toute nature où figure le nom ou le portrait de M. Félix Faure dont l'arrivée à Cronstadt doit avoir lieu le lendemain.

Le long de la Perspective, je m'arrête un instant au cours de cette promenade, devant le Palais Stroganov construit dans un style assez étrange, puis à droite également la cathédrale de Kazan précédée d'une colonnade composée de 136 colonnes d'ordre corinthien et qui s'appelle, mais d'un peu loin *Saint-Pierre de Rome*.

Devant cette cathédrale se trouvent les deux monuments de Barclay de Tolly et de Koutouzof, les deux généraux qui ont successivement commandé en chef la grande armée russe pendant la mémorable campagne de 1812.

Plus loin, encore à droite, la Douma ou Hôtel de Ville, grand bâtiment sans caractère se présente à mes regards; l'angle de la façade est en ce moment couvert par les travaux d'ornementation qui ont lieu en vue de la visite très prochaine de M. le Président Félix Faure.

Puis de l'autre côté de la place et à la suite d'une chapelle qui ne s'emplit jamais, en raison de l'affluence des fidèles, vient le bazar *stiny-Dvor*.

Sur cette même place, mais à gauche de la Perspective il faut s'arrêter un instant au siège même de la manufacture des cigarettes *ermine* dont les produits sont très appréciés, quand ils ne proviennent de la contrefaçon et il convient d'entrer un instant au café *Domitriev*, qui n'est pas précisément un beau café mais qui a le mérite d'être à peu près seul de son genre, car il n'y a dans St-Petersbourg des *traktirs*, établissements d'un ordre inférieur, généralement au sous-sol et que ne fréquente que le populaire.

En partant du bazar qui contient environ deux cents boutiques peu

élégantes, la *Perspective Newsky* n'offre pas le même mouvement, on n'y voit plus que la Bibliothèque impériale puis à côté le beau square Alexandra dans lequel est élevé le monument de Catherine II et l'on arrive ensuite à la gare Nicolas et à l'extrémité de la Perspective, au couvent St-Alexandre Newsky, couvent qui à lui seul ne comprend pas moins de douze églises.

Mais la journée est ainsi bien occupée et je vais la terminer au *Jardin zoologique*, qui n'a de zoologique que le nom, car il renferme un très petit nombre d'animaux, mais c'est un lieu de distraction très intéressant, où j'entends un excellent orchestre de 100 musiciens jouer avec ensemble et avec un grand sentiment musical, l'ouverture de *Guillaume Tell* et la *Vie pour le Czar*.

La soirée se termine très agréablement par une comédie russe ou plutôt française, car je reconnais la traduction du vaudeville qui porte pour titre « *Un mariage difficile* » et enfin par des exercices variés dans le genre des Folies-Bergères et par des tableaux lumineux.

Le retour vers l'Hôtel est charmant, car je reviens par le Pont du Palais en passant devant la Bourse et j'ai sous les yeux le brillant éclairage de tous les quais de la Néva qui se prolongent à perte de vue.

Mais le lendemain dimanche 22 août je vais enfin rejoindre sur le bateau « *le Versailles* » les amis auxquels je dois, pendant quelques semaines associer mon sort et de grand matin, après un repos bien gagné je me dirige vers le port qui se trouve à l'embouchure de la Néva.

Ce port se prolonge sur une très grande étendue, à partir du pont Nicolas et des deux côtés de ce port se trouvent d'un côté le quai Nicolas, de l'autre le quai des Anglais.

Après une assez longue attente due à la matinée du dimanche, je trouve enfin au quai Nicolas, un employé de la maison Bornholdt et C^o, agents à Pétersbourg de la Compagnie transatlantique, et, pour toute réponse il me montre à une faible distance le drapeau français qui flotte sur un magnifique bâtiment vers lequel je m'empresse de me diriger : c'est « *le Versailles* » où je prends possession de la cabine qui m'est réservée et je fais ensuite connaissance avec mes compagnons de voyage, ou plutôt avec ceux qui ne se sont pas encore échappés pour jeter un rapide coup d'œil sur la ville de St-Pétersbourg.

Vers midi, le déjeuner nous réunit tous à la table excellente du bord et nous pouvons tous ensemble organiser le programme de la journée.

Un guide intelligent a été retenu et des voitures sont à notre disposition sur le quai ; sans tarder, nous nous orientons vers la cathédrale St-Isaac et vers l'Amirauté qui forment véritablement le centre de cette ville et qui se distinguent de très loin par le superbe dôme doré de la cathédrale et par la flèche d'or qui surmonte le Palais de l'Amirauté.

La tour de l'Amirauté retient tout d'abord toute notre attention ; elle est haute de 70 mètres et ornée de vingt-huit colonnes et de nombreuses statues formant ensemble une sorte de temple d'où s'élance une flèche dorée très aiguë que surmontent une couronne et un navire.

Nous pénétrons ensuite dans la cathédrale *Saint-Isaac* qui est certainement la plus magnifique église et même le plus remarquable monument de la capitale : elle présente la forme d'une croix grecque surmontée d'un vaste dôme doré qui se distingue de toute la ville ; on y accède par de larges escaliers de granit et les deux entrées au nord et au sud sont en forme de portiques conformes au Panthéon de Rome.

Dans l'intérieur tout est marbre et or ; et l'Iconostase en marbre est richement doré et renferme de nombreuses images de saints en mosaïques.

On ne peut énumérer toutes les richesses que ce monument contient ; faut toutefois distinguer dans une des chapelles une reproduction à assez grande dimension et très exacte de la cathédrale, entièrement en or massif, présent de l'empereur Nicolas I^{er} qui possède derrière la cathédrale, à l'extrémité du Square une belle statue équestre.

Par la large et belle rue dite Bolchaïa-Morskaïa nous gagnons ensuite Notre-Dame de Kasan qui se trouve dans la Perspective Newsky qui est l'édifice religieux le plus respecté de toute la capitale.

Dès l'entrée, nous trouvons une double haie qui depuis la porte que dans l'intérieur de l'église s'adresse à notre bourse ; ce sont devant les mendiants régulièrement installés puis un grand nombre de religieuses qui quêtent pour les besoins du culte ou pour leurs besoins.

L'église a un caractère tout à fait militaire et une inscription que sur la balustrade en argent de l'iconostase rappelle qu'elle provient d'un don fait par les Cosaques, après la guerre de 1812.

Dans une des chapelles se trouvent les clefs de vingt-huit villes d'Allemagne et de France, notamment de la ville de Reims et sur les murs, à côté des drapeaux persans et turcs se trouvent plusieurs

drapeaux français ; dans la chapelle, de l'autre côté, est le tombeau de Koutousof, notre adversaire de 1812.

Nous remontons ensuite la Perspective dans son entier ; puis tournant le Palais d'Hiver, nous entrons par le pont *Troïtsky* dans la citadelle St-Pierre et St-Paul : c'est l'*Arsenal*, la *Monnaie* et la *prison d'Etat* ; mais c'est surtout la *cathédrale* que nous visitons, car elle renferme le tombeau de tous les Czars depuis Pierre-le-Grand.

La tombe du grand Empereur est placée la première, auprès et à droite de l'iconostase : elle est d'une grande simplicité et devant la tombe on montre un candélabre et plusieurs médaillons avec cette inscription : « *Travail pénible de la main de Pierre-le-Grand, » souverain de toutes les Russies, 1723* ».

Notre attention est surtout attirée à la gauche du monument par les tombes du Czar Alexandre II, mort en 1881 et tout auprès de lui de son fils, le Czar Alexandre III, mort en 1894.

Cette dernière tombe surtout est remarquable par son ornementation et nous y voyons toutes les couronnes, palmes et souvenirs envoyés par la France après la mort de ce souverain regretté.

A la porte d'entrée et sur le côté gauche nous retrouvons également les souvenirs français de Cronstadt-Toulon, tous bien en ordre et en bonne place.

L'ensemble de cette cathédrale est véritablement grandiose et émouvant, l'intérieur de l'église autour des tombes est garni des plantes et des fleurs les plus rares et il est difficile de quitter ce lieu de repos sans être véritablement impressionné.

Notre journée se termine par une intéressante promenade en voiture dans Vassili-Ostrow et dans les îles qui se trouvent de l'autre côté de la Néva ; c'est le but de promenade de tous les habitants de Saint-Pétersbourg ; tout est bien boisé et rempli de maisons en bois sculpté, de villas et de jardins très bien cultivés, beaucoup de ces maisons ont leurs balcons couverts de fleurs.

Nous nous arrêtons à la pointe de Jelaghine et notre Société se partage, les uns continuant l'excursion dans les restaurants, jeux populaires et distractions que les îles renferment, tandis que la plus grande partie vient retrouver au bateau le « *Versailles* » la nourriture et le sommeil.

Le lendemain 23 août est le jour important du voyage, c'est celui de l'arrivée de M. le Président de la République, c'est le jour de *Cronstadt*.

Dès la sortie de la Nèva, nous sommes rejoints, précédés ou accompagnés par un nombre immense de bâtiments, car en ce jour, tout ce qui obéit à la vapeur se dirige vers un même but.

Les bâtiments, yachts ou chaloupes sont remplis d'une foule considérable, dont on ne saurait évaluer le nombre, tous ces bâtiments portent nos couleurs françaises, et les pavillons de toutes couleurs et surtout les fleurs les plus belles ; c'est une véritable lutte de vitesse et chaque fois que l'on se rejoint, ce sont des hourrahs et des cris répétés de « *Vive la France* ».

Parmi ces bâtiments de toute nature, nous distinguons plus particulièrement le bateau de la colonie française de St-Petersbourg : il est absolument comble, les dames en toilettes éclatantes composent de beaucoup le plus grand nombre et ce yacht ne forme véritablement qu'un bateau de fleurs.

Notre modeste chaloupe a bien de la peine à suivre ces nombreux concurrents, mais sa petitesse même est une force, car en vue de Cronstadt elle se conduit habilement pour se placer en rang favorable.

La brave petite chaloupe ! comme elle se faufile sous une intelligente direction ; se glissant entre les bâtiments de plus fort tonnage, gagnant toujours du terrain et se trouvant, en fin de compte, tout en tête, à côté du bateau de la Police, et de là voyant tout et ne gênant personne.

A ce moment, le POTHUAU se présente à dix heures du matin, très exactement suivi par le Surcouf et par le Dupuy-de-Lôme et dès qu'il paraît des salves d'artillerie éclatent de tous côtés et se répètent de tous les forts innombrables qui entourent la rade de Cronstadt et dont nous discernons les batteries à trois étages.

A dix heures vingt minutes, le vaisseau *Alexandria* entre en rade devant l'Empereur et son brillant et nombreux entourage.

Le *Pothuau* est placé à une certaine distance de la rade et parallèlement au quai tandis que l'*Alexandria* se place près de lui à angle droit par rapport au quai et au *Pothuau*.

Les nombreux et énergiques hourrahs retentissent de tous côtés tandis que de l'*Alexandria* descend le petit bâtiment qui conduit le Grand-Duc Alexis à bord du *Pothuau*. Bientôt le Président et sa suite descendent du *Pothuau* pour accompagner le Grand-Duc et montent à bord de l'*Alexandria*, où le Czar les attend à la coupée ; des accolades

échangées à diverses reprises, puis les deux chefs d'Etat se rendent à la vue de tous, sous une tente qui recouvre le pont du vaisseau.

Toute cette scène mémorable se distingue aisément, le temps étant très beau et très clair ; et, pendant que les deux chefs d'Etat se présentent respectivement les personnages de leur suite, la foule innombrable fait retentir l'air de ses hourrahs et des cris de « Vive la France », « Vive la Russie. »

On se sépare ensuite et l'Alexandria prend la tête, conduisant l'Empereur et le Président de la République au château de Péterhof, tandis que l'immense flotte des visiteurs escorte un instant l'Alexandria pour se diriger ensuite vers Pétersbourg en échangeant des cris, des chants et surtout des fleurs que les bateaux se renvoient les uns aux autres sur cette mer peu habituée à un pareil spectacle.

A peine sommes-nous remontés, au retour, sur le bateau le « *Versailles* », que chacun de nous se répand dans St-Petersbourg, pour voir les apprêts de la fête et constater avec plaisir combien les ornements des façades, rapidement faites, d'après un ordre de l'Empereur, sont nombreuses et brillantes ; on pourrait même dire qu'elles sont unanimes, car toutes les façades, suivant un mode de décoration qui n'est pas absolument celui de France, sont couvertes de draperies portant les couleurs des deux nations, les drapeaux ne formant que l'accessoire de cette riche ornementation.

Après une promenade très prolongée qui nous permet de constater avec plaisir l'animation de la ville, nous rentrons sur le bateau et nous voyons en face du quai des Anglais le *Surcouf* amarré côte à côte avec nous.

Nous avons alors l'explication de la substitution du *Dupuy-de-Lôme* au *Bruix* et nous apprenons avec plaisir que l'accident survenu d'une manière imprévue à ce bâtiment a été honorablement réparé et compensé par la rapide arrivée du *Dupuy-de-Lôme* qui, en rejoignant l'escadre, a accompli un véritable tour de force.

Nous ne pouvions mieux terminer la journée pour constater l'effet produit sur la population qu'en nous rendant le soir dans un jardin public, l'*Aquarium* situé au nord de la citadelle et où nous avons entendu de la musique composée de divers orchestres sur les différents points du jardin.

L'animation était grande et la joie très bruyante ; les matelots du *Surcouf* étaient très fêtés, trop même peut-être, car les libations étaient fréquentes et prolongées.

L'*Hymne russe* et la *Marseillaise* formaient la majeure partie

du programme et je les ai entendues plus de vingt fois consécutivement.

Comme note française, *Judic* chantait dans une des salles du jardin, mais l'intérêt n'était pas pour nous de ce côté.

Le lendemain 24 août était le jour de la fête de St-Pétersbourg, le temps ne l'a pas favorisée comme la veille, nous avons reçu des invitations pour les diverses parties de la fête et nous avons préféré voir tout à couvert sur le pont très élevé de notre bâtiment : bien nous en a pris, car tout devait se passer autour de nous.

Vers midi, au milieu d'une foule énorme qui couvrait toute l'étendue des quais, débouche du Pont Nicolas la voiture de M. le Président de la République entourée d'une nuée de Cosaques rouges de l'Empereur, une suite brillante et nombreuse l'accompagne pour aller dans le quartier de Vassili-Ostrow, au nord du quai Nicolas, inaugurer un Hôpital français.

Quelques instants après, entre notre bâtiment et le quai des Anglais apparaît un yacht sur lequel est monté le Czar ; nous ne l'avions pas d'abord reconnu, mais les cris véhéments et répétés de la population qui couvre le quai nous dénotent sa présence, il est seul sur le pont, sa suite peu nombreuse et couverte des uniformes les plus variés se trouvant à une certaine distance, à l'autre extrémité du pont ; en un instant une petite chaloupe ou *cutter* se rapproche du yacht, le pavillon jaune de l'Empereur est amené et s'élève au mât de la petite chaloupe et l'Empereur très peu accompagné et sans aucune troupe autour de lui se dirige vers le point où doit avoir lieu la pose de la première pierre du pont.

Le yacht et les deux torpilleurs qui accompagnent le Czar restent seuls devant le quai Anglais, en attendant son retour.

Plus tard dans l'après-midi nous revoyons passer toujours par la pluie, le long du quai Anglais, le cortège du Président qui va visiter usine franco-russe située près de l'embouchure de la Néva.

Le ciel n'est pas devenu plus clément, ce qui ne nous empêche pas de faire une promenade dans la ville où l'enthousiasme est très vif malgré la pluie, les rues sont pleines de monde et les Français, les Russes surtout, sont partout acclamés.

Cette promenade a pour but de nous assurer des billets pour la vue du lendemain ; l'Ambassade a répondu qu'elle n'en possède pas, le bureau de renseignements situé sur la place du Sénat et présidé par

un officier supérieur nous adresse très poliment à l'Etat-major où nous ne sommes pas plus heureux.

Nous apprenons alors que l'autorité ne dispose d'aucun billet et que toutes les places des tribunes doivent être vendues à des prix variant entre deux et cent roubles au profit d'œuvres charitables ; munis de ce renseignement, nous obtenons enfin vers minuit, dans un bureau situé dans la Perspective Newsky au prix de deux roubles par place, des billets pour nous et pour quelques dames de notre Société qui nous ont priés de les leur procurer. Pendant ce temps nous rencontrons le cortège de M. le Président qui a dîné à l'Ambassade de France et qui, par une pluie battante, fait un circuit avec son escorte pour remonter la Perspective et se diriger ensuite vers la gare de la Baltique, afin de regagner le Palais de Péterhof.

Le ciel heureusement favorisait la revue de Krasnoé-Selo qui avait lieu le lendemain 25 août : elle a présenté un spectacle admirable mais tout doit se payer et la route n'était pas commode, car la gare de Krasnoé-Selo est distante de quelques kilomètres du terrain de la revue et il a fallu les parcourir à pied dans un sol détrempé, non sans danger, car la route est étroite et constamment sillonnée par une file ininterrompue de voitures très nombreuses sans doute mais très chères et insuffisantes pour transporter tant de monde.

A l'entrée du terrain de la revue se dresse un vaste portique improvisé, orné d'armes et d'attributs militaires et portant au fronton « *Vive la France* ».

Les tribunes sont d'un accès facile, elles sont immenses et sont loin d'être remplies : le temps et le prix très élevé des places en sont la véritable cause.

Un plan de la revue nous est distribué et nous permet de nous rendre compte du spectacle qui va se dérouler sous nos yeux.

Entre ces deux rangées de tribunes se dresse le pavillon impérial, il est placé au sommet d'un talus assez élevé et de forme carrée, dont chaque pan forme un tertre gazonné.

Les troupes au nombre de 70.000 soldats environ sont placées à une assez grande distance, en un immense quadrilatère, le pavillon impérial et les tribunes formant le centre.

L'Empereur arrive accompagné dans la même voiture par M. Félix Faure, puis vient une seconde voiture amenant l'impératrice accompagnée de la grande duchesse Anna Paulowna.

Les troupes sont présentées à l'empereur par le Grand-Duc Wladimir, généralissime et la revue commence presque immédiatement.

Tout d'abord défile la garde personnelle de l'Empereur, puis l'Ecole militaire qui marche dans un ordre parfait.

Nous contemplons ensuite avec un très vif intérêt le superbe défilé de toutes les troupes, l'infanterie qui marche très régulièrement, sans toutefois imiter le pas automatique des soldats allemands, puis l'artillerie à pied et l'artillerie à cheval, dont les canons ne sont pas, je dois le déclarer, aussi correctement alignés que ceux de notre artillerie française, puis enfin une admirable cavalerie portant les uniformes les plus étincelants : Cosaques rouges de l'Empereur, Hussards passant au triple galop, comme un torrent, Lanciers dont le premier rang seul porte la lance en arrêt, le second rang portant la carabine.

Suivant un usage très respectable, chaque fois que, pendant le défilé, un nouveau corps de troupes apparaît, le Czar lui adresse à haute voix un salut en le désignant par son nom, et la compagnie ou l'escadron qui défile en tête, répond en saluant l'Empereur par une sorte de chant naïf et énergique, qui produit une très vive impression.

La plaine est vide maintenant et le peloton spécial resté derrière les musiques pendant le défilé s'approche de la tribune en amenant le drapeau qui porte l'inscription « *Vive la France* » et qui bientôt s'élance dans les airs.

Pendant que l'Empereur fait appeler devant lui les officiers nouvellement nommés et leur souhaite la bienvenue, nous quittons le terrain de manœuvre pour suivre la même route plus détremmée encore que le matin et nous rejoignons Pétersbourg par le chemin de fer de Tsarskoïé-Sélo.

Une petite déconvenue nous attendait à la gare de la Baltique, car la cuisine française et même l'or français y paraissaient également inconnus; le repas bien désiré nous était cependant servi mais, au quart d'heure Rabelais, la mésintelligence commença entre personnes parlant des dialectes différents et finalement il fallut nous en tirer avec un change de gâteaux, fortement exagéré.

Cette seconde journée des fêtes se terminait par les illuminations de l'Ermitage : elles sont brillantes et même splendides, suivant ce qui nous a été rapporté par ceux de nos amis qui n'ont craint ni la pluie ni la nuit.

(A suivre).

LA

GROTTE DE DARGILAN

Entre beaucoup de belles et admirables choses que l'on trouve à chaque pas dans notre beau pays de France avec les sites si divers de ses différentes contrées, la Grotte de Dargilan, dans la Lozère, est bien la curiosité naturelle la plus intéressante et la plus merveilleuse; attirante de par cet inconnu de sous-terre toujours si mystérieux; captivante, par l'éblouissement de ses beautés vierges; intéressante, par la diversité de ses innombrables salles aux aspects multiples; elle est encore amusante par les petits préparatifs qui élèvent le plus modeste des touristes à la hauteur d'un explorateur. Elle a sa coquetterie d'être un peu difficile à se laisser connaître et je suis persuadée que le moins enthousiaste de ses visiteurs ne niera jamais l'étrangoté de cette merveille, si peu banale.

C'est en 1890 que j'entrai pour la première fois dans cette immense grotte: c'était avec la grande excursion du Club Alpin français; nous étions nombreux et l'illumination fut féerique; pendant bien longtemps je crus avoir rêvé; j'y retournai seule, voulant *revoir*, et mon impression fut plus profonde encore; sûre de la réalité de cette merveille unique du sous-terre, j'y conduisis en Septembre 1895, toute une caravane de la Société de Géographie de Lille, et enfin l'année dernière, je refis la visite complète avec des amis.

Les récits des sensations causées par les beautés de la nature sont toujours froids, les profondes émotions que nous donne une échappée vers l'inconnu se traduisent plus mal encore; aussi les quelques descriptions qui vont suivre ne seront-elles que le simple récit d'un guide discret, qui indique le chemin, mais ne commande pas l'admiration; sûre cependant, que savants, artistes, touristes, simples voyageurs ne regretteront pas de s'être laissé entraîner vers cette attirante merveille.

C'est par la profonde et admirable vallée de la *Jonte* qu'on se rend de Peyreleau à la Grotte de Dargilan, seconde merveille, après les gorges du Tarn, de cette si curieuse et trop inexplorée région des Causses. Cette faille de la Jonte, séparant dans une partie de sa longueur les départements de l'Aveyron et de la Lozère, s'est creusée peu à peu, d'après les savants, à travers les dépôts alluvionnaires qui, durant l'époque quaternaire traversaient le calcaire oxfordien et les dolomies sous-jacentes. L'action des eaux, poursuivant son lent travail, a découvert peu à peu sur les parois du couloir la trainée des sédiments charriés et l'action de l'air a sculpté en formes fantastiques les couches dolomitiques mises à nu. En longeant pendant 16 kilomètres la route qui court au flanc de cette immense crevasse étroitement plafonnée par le ciel, on s'arrête au bord même du torrent, auprès d'un baraquement qui sert de refuge aux chevaux et aux bicyclettes. En levant les yeux

vers le Sud, on aperçoit à 260 mètres en l'air, sur la déclivité du *Causse Noir* les Cabanes et le Chalet-Restaurant qui ont été construits à l'entrée même de la Grotte.

Pour atteindre la cavité, après avoir traversé la Jonte sur une passarelle, on suit pendant environ trois quarts d'heure, soit à pied, soit à mulot, un sentier facile courant dans des roches égayées d'arbustes et de broussailles. Au fur et à mesure qu'on s'élève, la vue s'étend sur la vallée, et bientôt domine le plateau du *Causse Méjean*, qui fuit à l'horizon.

Après cette ascension dont la légère peine est compensée par l'aspect pittoresque du site, on fait halte au Chalet Miriam. Pendant que les guides préparent les lampes à magnésium et les bougies, les touristes précautionneux revêtent, dans des cabines qui leur sont réservées, le costume spécial qui préservera leurs vêtements et leur laissera les mouvements plus libres. Rien de gai comme la transformation des femmes en écolières gymnastes et gantées pour la visite aux Dryades de la Grotte. On ne peut se défendre d'une certaine émotion au moment où, quittant les bruits de la vie et la splendeur du jour, on va pénétrer dans ces cavités séculaires où ne règne que le silence et la nuit.

La Grotte de Dargilan, située à 500 mètres du hameau du même nom, dans la commune de Meyrueis, fut découverte en 1880 par un jeune pâtre à la poursuite d'un renard. L'animal épouvé ayant disparu dans une fissure, le berger y pénétra à sa suite pour l'enfumer. Mais au lieu du renard, il ne découvrit qu'un boyau précédant une immense cavité. Il s'enfuit tremblant en criant à « l'enfer ! » Mais ici-bas les plus humbles ouvrent souvent la route aux savants.

En 1884 et 1885, M. Martel, le célèbre grottologue, fit deux visites successives à Dargilan, n'explorant qu'une grande salle, mais en soupçonnant d'autres. En 1888, il revint avec M. Gaupillat et M. Fabié, et ces hardis pionniers, secondés par une équipe d'intrépides caussenards, Blanc, Armand, Causse, et munis de tous les appareils nécessaires, firent l'exploration complète et raisonnée de toute l'étendue de la Grotte. Ils restèrent quatre jours sous terre, mais quand ils ressortirent à la suite de réelles peines et fatigues, et non sans accident, dont le plus notable fut la chute du guide Causse, qu'on dut rapporter jusqu'à l'orifice, ils avaient l'honneur d'avoir doté la France d'une merveille de plus et d'avoir signé une nouvelle page au grand livre de la géologie. La Grotte fut alors ouverte aux visiteurs et l'active section du Club Alpin français de la Lozère et des Causses y fit de premiers aménagements, posant des échelles et des crampons aux passages les moins faciles.

On commença à venir, mais peu à peu les gardiens, gens du pays auxquels cette merveille avait été confiée, se relâchèrent de leur surveillance, et si l'on eût continué à les laisser faire ils auraient fini par transformer les stalagmites de la Grotte en objets d'exportation qu'emportaient les excentriques qui veulent mettre la nature en vitrines.

Un groupe d'artistes voulut enrayer le danger, se rendit maître de la caverne, et désireux de mettre le trésor français à la portée de tous, en organisa complètement l'aménagement ; aussi, maintenant, sans avoir rien enlevé à ce gouffre de sa riche parure et de sa grandiose majesté, sans en avoir fait une cave trop accessible et dont la visite ne procurerait aucune émotion, on a mis Dargilan sur un pied tel que les plus craintifs ou les plus Sybarites en sortent non seulement sans regret mais pleins d'enthousiasme.

A en croire la haute expérience de MM. E.-A. Martel, Gabriel Carrière et autres avants, la Grotte de Dargilan fut formée à l'époque quaternaire par les eaux qui, revenant des pluies et de la fonte des neiges et des glaces, parcouraient les déclivités du calcaire oxfordien et des dolomies sous-jacentes à un âge où le niveau

des montagnes était bien moins qu'à présent différent de celui des vallées. Les sédiments entraînés ont joint au mouvement des eaux leur action mécanique puis, se fragmentant et se dispersant, quand l'état climatérique devint moins pluvieux, ils ont laissé libres ces cavités comme d'immenses ballons souterrains. Peu après, le bouillonnement des eaux diminuant d'intensité, elles ne pénétrèrent plus que par infiltrations à travers les fissures verticales ou diaclases, et dans leur chute lente elles déposèrent patiemment, et formèrent ainsi sous forme de concrétions, ces revêtements étincelants, ces stalagmites massives ou élancées, ces stalactites élégantes comme des pendentifs et fouillées comme des lustres.

Tout semble prouver que la Grotte de Dargilan ne servit jamais de refuge aux animaux de l'époque quaternaire, ni d'habitation à l'homme préhistorique, tout à l'inverse de la Grotte de Nagribas qui baille en face sur le Causse Mèjean.

Des entomologistes célèbres tels que M. Moniez, professeur à Lille, et le docteur Lannelongue ont trouvé à Dargilan des insectes des cavernes, entre autres trois nouvelles espèces de *thysanoures*, le *sabacon paradoxides*, araignée aveugle, le *titanethes albus*. Il reste, dans cette branche de la science beaucoup à découvrir.

D'après les relevés de MM. Martel et Carrière, la Grotte de Dargilan se compose de trois parties principales : 1^{re} la *grande Salle* qui commence presque immédiatement après l'entrée et s'étend sur 44 mètres de largeur, avec 126 mètres de profondeur sur 35 mètres de hauteur ; 2^o la *branche de l'Est* dite de *l'Église*, de 62 mètres d'étendue ; 3^o celle du *Sud-Ouest*, où se trouve la *Salle du Clocher*, de 600 mètres de longueur, avec une inclinaison qui fait descendre à 56 mètres au-dessous du niveau de l'entrée.

La température de la Caverne est constante à 9° ou 10° et celle des petits lacs à 8°.

A ma dernière visite nous étions quatre touristes. Notre caravane, segmentée par les excellents guides Foulquier et Maurin, après avoir traversé le couloir d'entrée, aborda la *grande Salle*, dont les ténèbres épaisses étaient à peine trouées par la lueur de nos bougies. L'émotion inséparable d'une entrée sous terre nous rendait silencieux et nous donnait l'aspect de mortels descendant vers le Styx. Mais les langues furent bientôt déliées par un cri d'admiration, au moment où flamba brusquement un fil de magnésium illuminant dans toute sa splendeur la vaste salle d'où les stalagmites s'élevaient de toute part, rejoignant parfois les stalactites qui ornaient la voûte.

Après un moment d'arrêt sur une sorte de balcon — le *Belvédère* — d'où l'on domine tout l'ensemble et d'où l'on découvre les groupes cristallisés de la *Vierge*, la *Quenouille*, les *cinq Chandelles*, la *Massue de Goliath*, le *Bonnet persan*, la *Ruche* et les *Candélabres*, nous commençons à descendre, bien secourus par les guides et les rampes d'appui, sur un plan incliné, jusqu'à un premier boyau tortueux et rapide. Après les tâtonnements du début, nous nous aguerrissons peu à peu ; et c'est avec une légitime fierté que les plus sveltes d'entre nous prennent les devants en traversant un orifice assez étroit que je dus moi-même, je l'avoue, franchir avec plus de calme et de majesté.

J'attendais, curieuse, l'impression qu'allait produire sur mes compagnons leur arrivée dans la *Salle de l'Église*. Leur admiration fut complète devant cette crypte ornementée de concrétions de toutes formes, assez justement désignées sous les noms de *Maitre-Autel*, *Chaire*, *Tribune*, *Grandes Orgues* et qui resplendissaient, comme en un jour de grande fête, sous l'illumination qu'on y donnait en notre honneur, pendant que le guide, bizarre Guillemant, faisait résonner les orgues sous le heurt d'une clef contre des stalagmites vibrantes et de sonorités diverses.



DARGILAN. — LE CLOCHER.

Au fond de cette Eglise, bénitier sinistre et inaccessible, s'entr'ouvre le *Puits de la Falaise*, dans la profondeur de 20 mètres duquel M. Martel seul a pénétré.

Revenant sur nos pas, nous regagnons la partie basse de la grande Salle, pour atteindre la *Salle de la petite Cascade*, un bijou de cristallisation, après avoir vu au passage les stalactites du *Panache des Aiguillettes*, de l'*Helice* et de la *Tortue*. Nous commençons du reste à nous trouver en plein palais des *Mille et une Nuits*, dans lequel notre guide Aladin fait flamber sa lampe merveilleuse devant la *Grande Mosquée*. Ce ne sont ici que minarets, campaniles et clochetons s'élançant vers les pendentifs qui découpent la voûte. Le spectacle est vraiment grandiose, et on ne le quitte qu'à regret pour remonter la Grande Salle par l'*Escalier de Cristal*, au pied duquel on s'incline forcément sous un délicat mais rigide *Lambrequin*. A chaque degré nous découvrons des aspects différents, et bientôt un cri d'étonnement nous échappe quand, parvenus à une certaine hauteur, nous apercevons dans un gouffre, à droite, une lumière tremblottante. C'est une des surprises que ménage le guide en prenant soin de laisser quelque temps auparavant, à son passage, une bougie allumée dans une des salles les plus basses. L'illusion d'optique y prêtant, nous croyons avoir atteint une hauteur double de celle où nous nous trouvons. C'est à cet endroit aussi que se profile sur une des parois une stalagmite bizarrement taillée et dont l'ombre donne l'image absolue d'une chouette.

En regagnant peu à peu le sommet de la Grande Salle, nous atteignons le *Point Central* d'où, sous la flambée de plusieurs fils de magnésium, nous embrassons, muets d'enthousiasme, l'immense nef.

Nous n'avons plus qu'un désir, poursuivre notre visite dans ces beautés mystérieuses, et nous voici en grappe sur l'échelle qui descend dans la *Branche de l'Ouest*. La stalagmite de l'*Homme-Mort* franchie, les guides nous préviennent de nous armer de courage pour affronter le *Passage de la Belle-Mère*. C'est du reste l'endroit le moins hospitalier de la Grotte. Cette belle-mère vous force pendant quelques pas à fléchir le genou ; mais notre orgueil se redresse bientôt dans une descente rapide et sinueuse, et nous sommes dans la première belle salle de cette galerie. C'est la *Salle de la Grande Cascade*.

Les lents suintements ont déposé sur la paroi verticale des concrétions aux souples ondulations qui donnent l'image d'une cascade qu'aurait figée subitement la volonté d'un génie. On a l'impression de l'arrêt brusque d'une immense nappe d'eau dans sa chute. Éclairé d'en bas, ce Niagara solide semble nous défendre d'aller plus loin : mais en Blondins téméraires, confiants dans la corde de fer de la rampe, nous montons au sommet de la chute opaline d'où nous ne pouvons retenir notre admiration, en voyant sur nos têtes de nouvelles ondes pétrifiées, et à nos pieds une cavité ornementée d'un *Lustre*, de baldaquins immenses et *rosés*, au fond de laquelle dort depuis des siècles l'eau, réelle cette fois, d'un petit lac de cristal fondu.

Par les degrés ménagés, nous atteignons le bord de ce lac en miniature qu'entoure une margelle de concrétions, où se dressent de mignonnes stalagmites découpées en réverbères. Après avoir longé la vasque humide sur cette margelle, nous nous retournons pour jouir encore de l'aspect de ce palais fantastique, dont les guides nous éclairent une fois de plus ces splendeurs. L'un d'eux nous raconte les patients travaux que commença dans cette salle féerique un photographe amateur, M. A. Lasson qui, grâce à des lampes d'éclairage créées par lui, d'une puissance de 800,000 bougies, fit resplendir sous terre la lumière du soleil, et obtint ainsi le premier des photographies surprenantes de tout l'intérieur de la Grotte.

Passant ensuite sous les fourches caudines d'une porte basse, nous nous redres-



DARGILAN. — L'ESCALIER DE CRISTAL.

sons dans une niche minuscule qu'on appelle la *Salle du Boyau* et où les premiers explorateurs ne pénétrèrent qu'en brisant un rideau de colonnettes. Après deux marches franchies et un couloir assez vaste, nous arrivons tout à coup dans un antre béant. Nos guides, ménagers de leurs effets, font bientôt flamber le magnésium, et alors se dresse devant nous la merveille de la Grotte, le *Clocher*. C'est une stalagmite ou plutôt une agglomération de fuseaux d'albâtre de 20 mètres de haut, ajourée et transparente, qui s'élance d'un seul jet pour aller à la voûte rejoindre un baldaquin de stalactites qui semble la couronner.

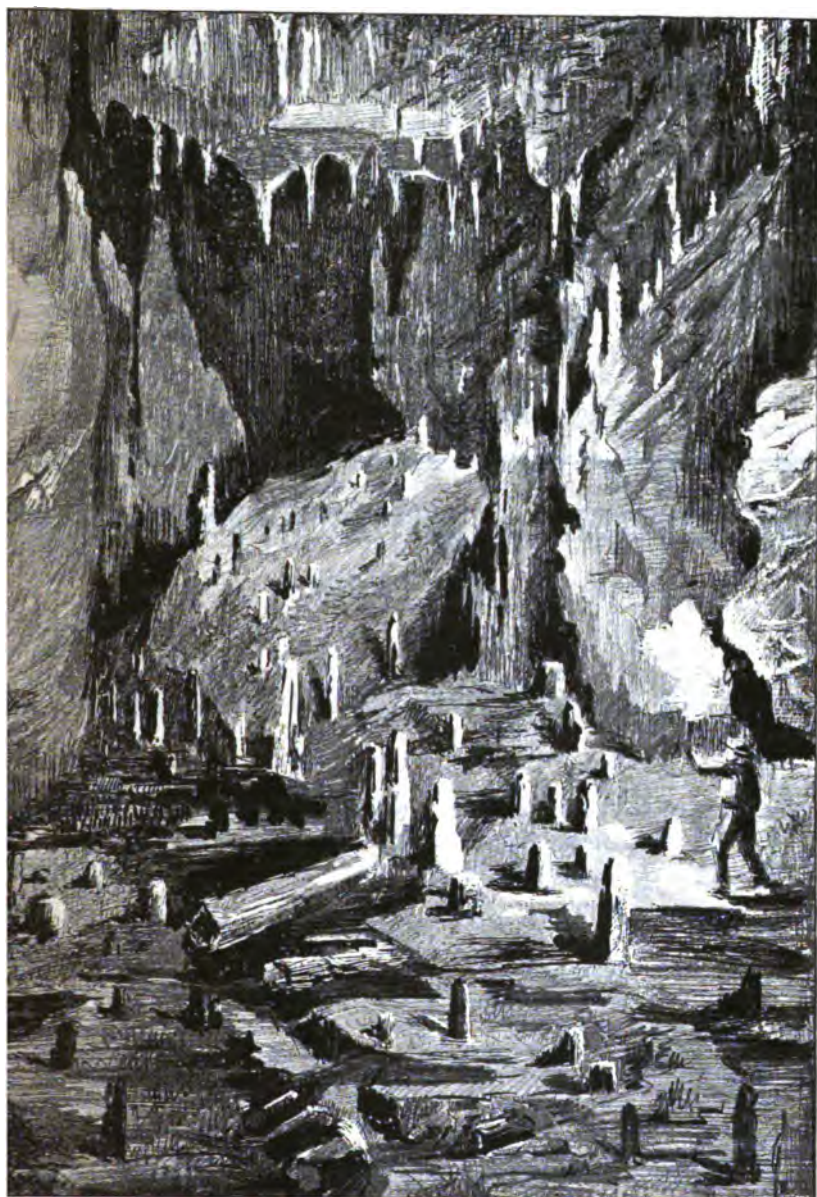
L'effet est saisissant de cet immense clocher se détachant dans son étincellement sur la masse sombre de la paroi du fond. Cette œuvre admirable des forces patientes de l'active nature nous fait instinctivement rentrer en nous-mêmes, nous donnant l'impression du peu que nous sommes dans la suite infinie des siècles en travail. On ne peut s'empêcher aussi d'envier les sensations qu'ont éprouvées les premiers pionniers de Dargilan quand ils se sont trouvés tout à coup en présence de la silencieuse grandeur de ces virginités jusqu'alors inviolées. On comprend les ardeurs insatiables de ces fouilleurs des entrailles de la terre, qui chaque jour leur arrachent, non sans péril, leurs mystérieux secrets ; qui, mettant leur courage au service de la science, remontent le cours des âges pour soulever le voile du passé et apportent le contingent de leurs découvertes au développement des connaissances de l'avenir. Savant, artiste ou simple observateur, on se sent rempli de reconnaissance pour ces hommes, à qui l'on est redevable de ces trésors qu'ils ont mis à nu.

Dans cette salle, sur la droite du *Clocher*, nous montons l'un après l'autre, et pour cause, par des degrés d'albâtre, dans une sorte de loggia d'où l'œil plonge sur un gouffre noir, au fond duquel un brusque éclairage nous fait entrevoir la limpidité d'une eau dormante.

Descendant avec précaution de notre observatoire, nous pénétrons derrière le *Clocher* sur une sorte de plate-forme au pied de laquelle, à quelques mètres, s'étend une chambre régulière dont le sol est hérissé de stalagmites en forme de croix et de colonnes brisées. Le nom de *Cimetière* rend bien cet aspect bizarre. Loin de désirer trouver là notre champ de repos, nous descendons dans la *Salle des Vasques*, ainsi désignée à cause de grandes coupes naturelles qui semblaient destinées à recueillir l'infiltration des eaux. Plus loin, dans la *Salle des deux Puits* le décor change ; nous sommes dans une galerie longue de 80 mètres, dont les parois sont couvertes de facettes. Mais la nature n'a pas permis aux mortels d'aller plus loin, et la dernière *Salle*, celle du *Tombeau*, avec ses monolithes comme la *Chaise curule*, la *Borne militaire* et le *Tombeau*, dresse tout à coup devant nous le cirque fermé de sa muraille de fond qui arrête nos regards toujours curieux de l'au-delà.

Il nous faut donc revenir sur nos pas. Mais nous constatons vite qu'à Dargilan n'existe pas l'ennui du déjà vu. A chaque pas du retour nous retrouvons des impressions nouvelles, des aspects différents, et c'est tout heureux que nous contemplons à nouveau les sculptures du *Clocher*. Au lieu de parcourir en hâte le chemin qui va nous ramener à la lumière, nous nous sentons comme retenus dans ces ténèbres enveloppantes par l'attraction de toutes ces merveilles, dont nous craignons de ne pouvoir conserver un assez complet souvenir.

Enfin, d'étape en étape, chacune marquée d'un regret, déjà familiarisés avec ces sentiers souterrains, heureux d'avoir payé d'un peu de peine physique une telle fête des yeux, nous sommes tout surpris, au sommet de la dernière échelle, d'apercevoir brusquement une traînée lumineuse filtrant sous la porte qui va nous rendre à la lumière du ciel.



DARGILAN. — LE CIMETIÈRE.

Nous avions pénétré sous terre en quittant le soleil au sommet de sa course ; je ne saurais dire, tant l'admiration avait rendu courte, dans la Grotte, la durée du temps, quel fut notre étonnement de trouver au dehors la nature plongée dans la teinte blafarde d'un crépuscule naissant. Nous sortions vraiment d'un monde nouveau qui nous avait à tel point saisis tout entiers, que nous croyions être des revenants sur la terre habitée. Encore longtemps après, ayant repris nos vêtements ordinaires et retrouvé les mille petits soucis de l'existence laissés à la porte, nous nous sentions comme absents de nous-mêmes, retenus dans un recueillement prolongé et poursuivis par cette émotion profonde qu'on éprouverait en sortant du rêve pour rentrer dans la vie.

Après une demi-heure de descente dans le sentier, nous atteignions la Jonte, et nos voitures nous faisaient revoir cette gorge dantesque de la Jonte, à l'extrémité de laquelle nous retrouvions le village endormi du Rozier-Peyreleau.

Melle MARIE GUYOT-TARBÉ,

Membre correspondant de la Société de Géographie de Lille.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1898.

13 JOURS SUR LA COTE D'AZUR

Excursion à Paris, Marseille, Toulon, Hyères, St-Raphaël,
Cannes, Nice (Carnaval), Villefranche,
Beaulieu, Monte-Carlo, Monaco, Menton et Vintimille.

Du 13 au 25 Février 1898.

Directeurs : MM. ROLLIER ET SAVARY.

Le treize Février, treize Sociétaires de la Géographie de Lille, se mirent en route pour une excursion de treize jours ; défiant, par la rareté du fait, ces chiffres néfastes et les tendances à la superstition. Ce voyage s'est passé dans les conditions les plus agréables, comme vous allez en juger, chers lecteurs, par le compte rendu suivant :

Dimanche 13. — Tous furent exacts au rendez-vous à la gare de Lille ; et c'est

à 7 h. 55 du matin, que nous prenions le train pour Paris. Les Dames se placent dans le wagon, mais le nombre en est restreint, et un camarade, ennemi du tabac, les accompagne dans le compartiment. Quant aux autres collègues, ils occupent un second compartiment, qui leur était réservé, ainsi que le précédent.

Lundi 14. — Nous couchons à PARIS et le lendemain matin gagnons la gare de Lyon. Les voyageurs sont nombreux pour cette direction, en raison des fêtes du Carnaval de Nice qui approchent, et que beaucoup de Parisiens désirent comme nous, aller voir. C'est pourquoi, afin de choisir nos places, nous arrivons assez tôt pour être des premiers. Vers 9 heures, nous montons dans le rapide « Paris-Marseille », nous prenons les compartiments à couloir qu'on nous a réservés, et nous voilà confortablement installés pour la durée du parcours. Nous sommes à côté les uns des autres et ce voisinage facilitera les visites pendant la journée. Le beau temps nous favorise, le soleil brille depuis le matin, et rend plus gai le paysage des environs de Paris, auquel il manque la parure du printemps. Une journée entière en chemin de fer, paraît bien longue de prime abord ; mais les deux repas pris en wagon-restaurant viennent en rompre la monotonie, sans oublier qu'un parcours à travers la France ne manque pas de charmes. Nous n'arrêtons que quelques minutes dans les stations les plus importantes de la ligne ; et plusieurs d'entre nous se rappellent au passage, le souvenir des villes visitées dans des excursions précédentes. C'est à 10 h. 25 du soir que nous arrivons à MARSEILLE. Il fait par conséquent nuit complète. Nous descendons à l'hôtel où nos chambres sont désignées.

Mardi 15. — Le soleil du Midi nous favorise de ses rayons, et après le premier déjeuner, l'attrait de la « Cannebière », chère aux Marseillais, et voisine de notre hôtel, nous met en mouvement. Nous visitons les boulevards et quelques anciennes rues de la ville ; puis nous nous dirigeons vers le port, d'où nous nous embarquons pour le château d'If, dans l'îlot de ce nom, et bâti sur un rocher. De ce sommet on a une jolie vue sur la mer et la côte de Marseille. C'est dans ce château d'If qu'on enfermait les prisonniers d'État, et on en visite les principaux cachots. Le retour nous fait gagner l'heure du second déjeuner. Les appétits sont aiguisés par cette belle traversée, faite sans la moindre indisposition.

L'après-midi, des landaus nous attendent vers 1 h. 1/2 et nous parcourons successivement les beaux quartiers. Nous descendons de voiture pour visiter le Palais de Longchamp, magnifique édifice qui date de 1869. Un grand escalier mène à l'Arc de Triomphe, et derrière cet édifice se trouve le Château d'Eau de Marseille, qui alimente les eaux de la ville. De là aussi, on a une vue très étendue sur l'un des principaux boulevards, bordé d'arbres formant berceau, mais dégarnis en cette saison. Nous continuons notre promenade, et nous nous dirigeons vers les hauteurs de N.-D. de la Garde. Un ascenseur nous permet d'y aboutir en quelques minutes. C'est de la terrasse que l'on découvre tout le panorama de Marseille avec une vue magnifique sur la mer. Une belle chapelle y est construite et la statue dorée de la Vierge en domine le clocher. Là plus qu'ailleurs, Elle semble dire, que même au milieu des flots, sa protection s'étend sur ceux qui l'invoquent. Nous nous dirigeons ensuite vers le Prado, magnifique boulevard extérieur. Nous traversons les jardins du parc Borély, le champ de courses, la Corniche, où se trouvent de jolies villas, tant vue sur la mer, et nous descendons vers la ville. Nous contournons le vieux port, pour nous rendre à la Cathédrale, puis la Joliette, qui est le grand port de Marseille, très mouvementé, et où sont ancrés les Transatlantiques et les grands navires de commerce, venant de toutes les parties du monde. Mais le jour baisse nous force à regagner le logis. Le soir nous réunit pour le dîner, dans notre

petit salon privé et nous goûtons avec plaisir la « Bouillabaisse ». Après cette dernière réunion de la journée, une promenade se fait vers « la Cannebière », pour quelques-uns, et les autres s'organisent pour le départ du lendemain.

Mercredi 16. — Tous nous nous trouvons à l'heure indiquée pour le départ à Toulon. En sortant de Marseille, le chemin de fer longe la mer à une certaine distance ; mais le pays est accidenté et bien varié. C'est tantôt un joli coteau, un ravin, un château sur une hauteur, un cours d'eau, une plage, des ponts, des tunnels ; puis nous arrivons à TOULON. Nous n'avons pas beaucoup de temps à passer à Toulon, mais suffisamment pour visiter la ville et les rues étroites, pour la plupart, qui nous conduisent au port. Des habitations et des magasins longent le port et la mer. L'animation est grande à cause du marché qui a lieu précisément ce jour-là. Des étals de tout genre garnissent les trottoirs des rues principales, nous regagnons la gare pour aller prendre notre déjeuner à HYÈRES. L'omnibus nous conduit de la gare d'Hyères à notre hôtel, par de belles avenues plantées d'une double rangée de palmiers et ressemblant à un jardin orné de plantes exotiques. Rien de semblable à la végétation luxuriante de cet endroit délicieux, que les malades choisissent pour y passer l'hiver. Nos parapluies remplacent les ombrelles pour nous garantir des ardeurs du soleil, et la promenade nous semble trop abrégée. Notre départ d'Hyères eut lieu à 3 h. 20, pour nous permettre de prendre l'express de la grande ligne à « La Pauline ». Nous attendons 30 minutes à cette gare et nous arrivons à 7 h. 13 à ST-RAPHAËL.

Jeudi 17. — Aux premières lueurs du jour, nous jouissons d'une magnifique vue sur la mer. Nous avons quelques heures à passer à St-Raphaël, nous les consacrons à une promenade le long de la mer et sur la route conduisant à Cannes. Mais bientôt le vent souffle et, en augmentant sensiblement, nous donne le tableau du mistral, assez fréquent dans le Midi. La violence du vent et de la poussière nous fait renoncer à continuer notre promenade, et le meilleur parti à prendre est celui de retourner à l'hôtel. Cette bourrasque inattendue ne nous permet pas de voir les jolies villas élevées également dans cette région et que des étrangers habitent pendant l'hiver. L'omnibus nous conduit à la gare pour le train de 10 h. 48, qui doit nous amener à CANNES. L'après-midi nous nous dirigeons vers le port, et un bateau-promenade nous conduit jusqu'à l'île Ste-Marguerite. Cette promenade en mer nous permet de voir toute la côte de Cannes et la ville bâtie en amphithéâtre ; nous découvrons aussi les cimes neigeuses des Alpes. L'île Ste-Marguerite est la plus grande des îles de Lérins ; c'est dans le fort de cette île que fut enfermé l'homme au masque de fer, et plus tard l'ex-maréchal Bazaine. Le gardien montre la place où ce dernier s'évada. Une promenade dans le bois aux arbres verts, nous donne l'illusion de l'été dans le Nord. A notre retour à Cannes, plusieurs firent le tour de la ville en voiture et suivant la rade, allèrent à la pointe de la Croisette, d'où l'on découvre un magnifique panorama. Après le dîner, nous montions à 7 h. 14, dans le train qui devait nous arrêter à Menton à 8 h. 47.

Vendredi 18. — Toujours par un soleil magnifique, après notre premier déjeuner, nous faisons la visite de MENTON, ville pittoresque et ayant déjà le cachet italien. Des musiciens ambulants donnent dans les jardins qui précèdent l'entrée des hôtels, des aubades aux touristes. Les façades de beaucoup de maisons sont tapissées de fleurs. Des géraniums conduits comme le lierre ou la vigne-vierge dans nos pays, des haies de roses, des héliotropes, dont les bouquets répandent le meilleur parfum. Partout nous ne rencontrons que fleurs et verdure, oranges et citronniers, mimosas et eucalyptus. Longeant la mer, nous nous dirigeons vers la gare de

Garavan, dernière station sur le territoire français, et nous poussons une pointe en Italie. Nous nous arrêtons à VINTIMILLE, où plusieurs d'entre nous profitent de cet arrêt pour déguster le vin d'Asti, ou pour envoyer des nouvelles à leurs familles. Quoique situé dans un beau site, la première ville frontière de l'Italie contraste déjà avec l'élégance et le mouvement des villes françaises que nous venons de parcourir. On ne voit plus ces jolies constructions, ni ces beaux jardins entretenus comme chez nous ; et nous nous hâtons de reprendre le train en destination de Monte-Carlo.

Nous arrivons à MONTE-CARLO à 11 h. 15 et en sortant de la gare, nous ne voyons que villas et hôtels magnifiques, verdure et fleurs, toilottes élégantes et promeneurs ; c'est le Paradis terrestre ! Nos plus beaux jardins du Nord se trouvent éclipsés devant cette quantité de corbeilles, de plates-bandes et de bordures, aux couleurs les plus variées. Ajoutez à cela la mer bleue et le ciel bleu se confondant, éclairés par un soleil resplendissant. C'est un tableau inoubliable !... Nous nous promenons en tous sens dans les allées fleuries à l'ombre des grands arbres ; les routes aussi sont ombragées, nous gravissons les terrasses superposées. C'est la mer, ce sont les montagnes, ce sont les constructions et les magasins, qui attirent tour à tour nos regards et notre admiration. Après notre déjeuner, nous descendons le boulevard de la Condamine qui longe la mer, et nous remontons la route qui conduit à MONACO. Le palais du prince est habité en ce moment et il n'est pas permis de le visiter ; pas même par la Société de Géographie. Le régisseur, en manière de consolation, nous assure qu'il a conservé un très bon souvenir d'une visite faite par elle à une précédente excursion. Nous descendons Monaco, et par une magnifique route qui commence à la sortie de la cathédrale en construction, nous reprenons la vue de la mer jusqu'à Monte-Carlo, qui n'est distant que de 20 à 30 minutes de Monaco. Nous visitons au passage l'église Ste-Dévote, patronne de Monaco et que domine le chemin de fer de la Turbie. Longeant toujours la mer, nous remontons à Monte-Carlo et nous visitons les salles de jeu du Casino. Elles se suivent et se ressemblent comme ornements et dimensions. Beaucoup de monde y circule et les tables de jeu sont au complet ; il faut attendre son tour, si on désire approcher des joueurs. Les Dames sont presque en aussi grand nombre que les Messieurs, et les pièces d'or se rencontrent avec les billets de banque, qui ne font que paraître et disparaître. La partie ne dure pas longtemps et l'on a vite réalisé le gain ou la perte de plusieurs milliers de francs. Puis les parties se succèdent sans interruption pendant quelques heures de la matinée, de l'après-midi et de la soirée. Nous atteignons l'heure du dîner et ensuite nous retournons encore au Casino. Les uns s'en vont à la salle de jeu, d'autres vont écouter le concert qui se donne dans une autre salle magnifiquement décorée. Là encore le luxe s'étale dans les toilettes et fait voir qu'à Monte-Carlo tout est séduction. Mais l'heure du départ approche et nous devons aller nous coucher à Nice. Nous y arrivons vers 10 h. 1/2, les omnibus de l'Hôtel de Ville nous y conduisent, et chacun prend possession de sa chambre, qu'il va occuper pendant cinq jours.

Samedi 19. — Nous voici donc à NICE. Une excursion en voiture est annoncée à 9 h. 1/2 à Villefranche et à Beaulieu. C'est la Corniche que nous allons parcourir, cette promenade le long de la mer nous donne sans cesse de nouvelles prises et de nouveaux panoramas. Dans la rade de VILLEFRANCHE, l'escadre se voit alignée. Nos voitures s'arrêtent pour mieux voir ; puis nous continuons notre route vers BEAULIEU. Cet endroit charmant mérite bien son titre ; les villas sont élégantes et en quantité ; c'est plaisir de s'y arrêter, surtout pour déjeuner. Il faut s'arracher à ces délices. Nous remontons dans nos voitures et nous

repassons à Villefranche, en direction du port. Nous remarquons une animation extraordinaire : quantité d'équipages conduisent des invités en grande toilette à une fête que donne l'Amiral commandant l'escadre, en ce moment en rade. Nous prenons un canot et nous nous faisons conduire jusqu'à un bateau-promenade, ce qui nous permet de voir cette fête de plus près. Les petits torpilleurs de l'escadre faisaient les honneurs et papillonnaient autour de la masse imposante des cuirassés. Beaucoup de promeneurs s'étaient dirigés de ce côté pour passer leur après-midi, ce qui augmentait encore le nombre de voitures. Nous revoyons avec plaisir la route de la Corniche que nous avions parcourue le matin, et nous rentrons à Nice vers 5 h. 1/2. Le beau temps continue et fait contraste avec les nouvelles que nous recevons du Nord, où, nous écrit-on, il pleut, il fait froid. En attendant le dîner, les uns se promènent dans la ville, font des acquisitions ou passent le temps au café. D'autres s'occupent à la correspondance. A 7 h., on nous sert le dîner dans une salle privée, où nous nous trouvons en famille. Après le repas du soir, la Jetée-Promenade de Nice reçoit plusieurs de nos compagnons ; les autres regagnent leur chambre ou s'en vont faire un dernier tour de ville.

Dimanche 20. — C'est pour 9 heures que la visite de Nice en voiture est annoncée. L'agence Desroches, dont le directeur est notre collègue, s'est mis à notre disposition pour nous procurer des hôtels, c'est lui aussi qui nous envoie les voitures pour cette visite. Nous sommes exacts au rendez-vous et nous commençons par les principales rues de la ville. Nous voyons le Paillon, rivière presque toujours à sec, nous en traversons les ponts, puis nous montons au château, ainsi nommé à cause d'un château-fort qui s'y trouvait autrefois, sur une colline escarpée. Sur cette hauteur, Nice et toute la côte s'étendent à perte de vue ; on quitte à regret ce magnifique panorama, pour nous diriger vers une cascade formée par le réservoir d'eau de la ville. Un peu plus bas, nous visitons le cimetière, où on remarque plusieurs beaux monuments, et la pyramide provisoire élevée à la mort de Gambetta. Nous descendons vers le port, et par le boulevard du Midi, nous arrivons à la Promenade des Anglais, bordée de palmiers et longeant toute la baie des Anges. Nous passons devant la Jetée-Promenade, genre de Casino en fer et en verre, bâti dans la mer sur pilotis. Puis, enfilant le boulevard Gambetta, nous gagnons la rue de France, parallèle à la Promenade des Anglais, et qui nous conduit à notre hôtel.

A 2 heures, le canon annonce la mise en marche du cortège de Sa Majesté *Carnaval 1898*, et c'est de tous les carrefours que les divers groupes de masques se croisent et s'entrecroisent avec les chars. C'est une animation générale et les confettis en plâtre de la grosseur d'un pois, pleuvent comme la grêle, rendant les rues blanches comme si une couche épaisse de neige les avait couvertes. Gare à celui qui est sorti sans se garantir de son voile métallique. Parmi les originalités du Corso carnavalesque, nous avons remarqué : Le char du Carnaval XXVI^e ouvrant la marche et représenté en automobile Louis XV, par un gentleman de belle allure, habit rouge, monocle à l'œil ; et sur un petit char, M^{me} Carnaval se balançant sur la corde, que tiennent deux laquais. Le groupe des Niçoises faisant escorte à Sa Majesté, suivi de celui des Fleurs préférées. Le char représentant un Bal d'oiseaux a obtenu le 1^{er} prix. Le char représentant une Soirée de gala le 2^e prix ; celui du Père Fouettard le 3^e prix. Le Bataillon scolaire, le char de la Musique et un groupe de chanteurs le suivant, faisant des contorsions les plus bizarres en exécutant leurs chants. Le Tournoi du XVIII^e siècle, les Matelots en gibelotte. J'en passe, mais en voici d'autres : Le char du Moulin de la Galette. La Dégringolade olympienne, représentant les dieux de la fable dans une course échevelée. Silhouettes



RADE DE VILLEFRANCHE.



MONTE-CARLO.

blanches et silhouettes noires ; le groupe des Unis par la pensée ; le Couronnement de la Rosière ; le groupe des Brunes et des Blondes ; Rhum et Eau , boisson à l'usage de Juliette ; la Décoration de l'ordre du Poireau ; le groupe des Mouches et des Araignées ; les Joueurs de biniou sont pour l'amusette. Très pratique la Cuisine faite au gaz sur un réverbère. Le char du général Boum , commandant une armée ; celui de Gargantua enfant dévorant ses nourrices. Char astronomique , connu sous le nom de Clou de l'Exposition ; les Paysans sous prétexte de chercher le phylloxera , s'attardent dans les vignes du Seigneur, etc., etc., et un grand nombre de charges ou allusions, toutes d'actualité. Inutile de dépeindre la fraîcheur et la richesse des costumes. A 5 heures , un nouveau coup de canon retentit , annonçant la fin du cortège et la cessation de la bataille de confettis. Ce qui permet la circulation libre dans la ville. Après notre dîner, plusieurs d'entre nous se rendent à la Redoute, bal du Casino municipal, pour lequel le costume en soie couleur mauve et vert d'eau est obligatoire. C'est au milieu des décors et des lumières multicolores, dans un vaste jardin couvert, que se passe cette fête de nuit véritablement féerique.

Lundi 21. — Matinée libre après notre premier déjeuner. Le temps continue à être beau et le soleil de Nice a paru dès l'aurore. Après notre second déjeuner, chacun se dispose à assister au défilé des voitures ornées pour la *Bataille des Fleurs*. C'est à 2 heures que le canon retentit de nouveau pour annoncer la marche du cortège. Du haut des tribunes, dressées le long de l'avenue bordant la mer, et des chaises rangées sur la Promenade des Anglais, la bataille commence ; les bouquets pleuvent sur la foule et sur les équipages fleuris qui se les jettent réciproquement. Parmi les voitures , nous en remarquons plusieurs entièrement garnies de violettes, d'autres en fleurs et rubans jaunes et blancs, oranges et blancs, œillets rouges et blancs, roses thé avec feuillage, myosotis, bleuets, roses, lilas blancs, etc., etc. L'animation est très grande ; mais le temps menace et on se presse de distribuer les bannières aux voitures les mieux ornées. Pour 5 heures tout est terminé, la foule se répand dans les jardins qui avoisinent l'avenue et sur les boulevards. Puis nous nous dirigeons vers l'hôtel, où le dîner a lieu à 7 heures. Tous nous nous entretenons des impressions de la journée, et notre soirée se passe au café pour les uns, dans la salle de jeu ou dans la salle de concert de la Jetée-Promenade pour les autres.

Mardi 22. — Toute la nuit la pluie n'a pas cessé de tomber, et le matin, à notre grand regret, elle continue. Notre matinée se passe sous les arcades voûtées des grandes rues, qui avoisinent la place Masséna et proches de notre hôtel, à visiter les étalages des magasins, rivalisant de luxe avec ceux de Paris. Et comme toujours à la fin de chaque excursion, on songe aux cadeaux et aux souvenirs à emporter. On a affiché qu'en raison du mauvais temps, la fête du Mardi-Gras, qui est la répétition de celle du Dimanche, est remise au Dimanche suivant. Après notre repas de midi, espérant une éclaircie, nous entreprenons une promenade en mer sur la côte, jusqu'à Vintimille, dans le yacht « Nice-Excursion ». C'est aux sons d'une musique d'artistes italiens que notre bateau quitte le port de Nice. Toujours la pluie continue et ne semble pas vouloir diminuer. C'est sous la tente du navire que nous nous abritons. La vue de la côte attire notre attention ; mais le soleil manque pour l'éclairer. Les vagues nous font bien souvent perdre l'équilibre, et parmi les excursionnistes faisant la traversée avec nous, quelques-uns commencent à éprouver du malaise. D'autres suivent : c'est contagieux, et le nombre augmente avec le flot de la marée. Un de mes voisins me demande si je n'éprouve rien ? Et sur ma réponse négative, il court à la bordure du bateau, voulant se dérober à nos

regards.... Rien ne manquait donc à la fête ! C'est à Monaco que nous nous arrêtons, l'orage monte et la mer devient de plus en plus mauvaise. Sur de petits canots nous gagnons le quai, le peu de profondeur du port ne permettant pas aux navires d'arriver jusque-là. La pluie augmente encore et pour ne pas être percés, nous profitons de l'offre obligeante du capitaine du port pour nous mettre à l'abri dans son bureau. Ce n'est qu'au bout d'une demi-heure, que voyant le temps moins mauvais, nous prenons la route qui nous mène à Monte-Carlo. Mais là aussi changement de décors. Le soleil qui avait favorisé notre première visite, nous fait complètement défaut, et nous allons trouver la terrasse d'un café, où nous réconfortons nos estomacs que le mauvais état de la mer avait un peu ébranlés. Nous revoyons l'animation causée par le passage de ceux qui se rendent au Casino. On avait annoncé le départ du bateau pour 5 heures, mais bien peu étaient d'avis de le reprendre, et c'est donc en chemin de fer que nous retournons à Nice. En descendant à la gare, chacun se dispose à prendre le tramway, l'omnibus ou un véhicule quelconque ; mais, nouvelle déception ! Tout est pris d'assaut et beaucoup se décident, comme nous, à reprendre le chemin de l'hôtel à pied. Nous en avons pour un quart d'heure. Nous regagnons l'avenue de la Gare, et de temps en temps, sur la route, pour ne pas être trop arrosés, nous nous arrêtons sous une grande porte ouverte, ou sous la toile d'un café. A Nice, quand il pleut, cela en vaut la peine et nous le constatons. Enfin nous arrivons, nous nous mettons au sec de notre mieux ; heureux ceux qui ont pris des caoutchoucs ou qui ont des chaussures de rechange. Quant aux costumes, il n'y faut pas songer, notre valise ne saurait les contenir facilement. Après le dîner, nous fêtons gaiement la clôture du Carnaval, en buvant à nos santés réciproques.

Mercrèdi 23. — La journée s'annonce moins mauvaise, le Ciel n'a pas repris sa couleur d'azur. Des nuages indiquent que nous sommes encore à la période de convalescence ; mais à midi le malaise est complètement dissipé et le soleil nous réchauffe de ses rayons. La matinée a été laissée à la liberté de chacun, et c'est à regret que nous quittons définitivement Nice et ce beau pays. Arrivés à la gare, quantité de voyageurs s'y trouvent et le nombre en est tel, que deux trains supplémentaires sont annoncés. Une heure de retard, nous nous installons confortablement dans nos compartiments à couloir réservés et nous reprenons le chemin de Marseille. Nous revoyons avec un nouvel attrait le littoral de la Méditerranée et les plages visitées. Nous apercevons aussi par moments, mais du côté opposé, les Alpes couvertes de neige, faisant contraste avec les eaux bleues marines. C'est vers 8 heures que nous retrouvons l'hôtel que nous avions quitté huit jours auparavant. Un excellent dîner nous attendait ; la soirée est déjà avancée et beaucoup d'entre nous regagnent leurs chambres.

Jeudi 24. — Nous quittons la gare de Marseille par le train de 9 h. 05, nous retrouvons nos compartiments réservés dans le « Rapide », qui va nous ramener à Paris. Le temps est magnifique jusqu'à Avignon. Nous voyons le paysage que nous n'avions pu examiner à l'aller, à cause de la nuit ; souvent nous longeons la mer jusqu'aux bouches du Rhône. C'est à Avignon que notre premier arrêt se fait, nous n'avons que dix minutes et nous voyons avec intérêt le panorama de la Ville, la Cathédrale et l'ancien Château des Papes. La distance nous empêche d'apercevoir le fameux pont, que les écoliers chantent dans leurs rondes enfantines. A Valence, nous avons un arrêt de 3 minutes. A Lyon, un arrêt de 13 minutes. Le temps est couvert et la pluie tombe à mesure que nous avançons vers Mâcon. Nous remarquons avec surprise que la plaine est couverte d'une immense nappe d'eau et ressemblant à un lac. La Saône avait débordé sur une très grande étendue, ce qui



NICE. — RUE MASSÉNA.



MENTON-GARAVAU.



nous annonçait que des pluies abondantes étaient tombées pendant notre voyage dans le Midi. A Dijon, quelques minutes d'arrêt. Nous avons encore 5 minutes d'arrêt à Laroche, puis nous nous arrêtons définitivement à Paris, où nous arrivons avec quelques minutes de retard seulement. L'omnibus de la Compagnie nous amène à notre hôtel.

Vendredi 25. — C'est le jour de notre retour à Lille. Le temps n'est pas mauvais à PARIS ; mais le soleil nous manque, ce soleil auquel nous nous étions déjà habitués. Notre journée se passe, laissant à chacun le plaisir d'en disposer, et c'est à 7 h. 30 que nous remontons dans le wagon à couloir pour prendre place dans nos compartiments réservés. Nous arrivons à Lille exactement à 10 h. 45. On se dit au revoir avec les politesses d'usage.

Ce n'est pas la description du pays que nous avons parcouru ni des curiosités qu'on y rencontre, que j'ai voulu faire ; les géographies, les itinéraires et les programmes d'excursions en donnent et de très étendues pour la plupart. En faisant ce récit sommaire, j'ai voulu tout simplement rappeler un souvenir intéressant à ceux qui ont participé à ce voyage, tout en désirant faire naître chez d'autres, le projet de l'exécuter, s'ils ne l'ont déjà fait.

Aux réservistes des futurs voyages de la Société de Géographie, je souhaite de passer aussi agréablement leurs 13 jours.

H. R.

LE RÉGIME ÉCONOMIQUE DE LA TUNISIE

Le Journal officiel tunisien publie une série de décrets relatifs au régime économique de la Tunisie.

Depuis le 1^{er} janvier dernier, date à laquelle l'obligation pour le gouvernement beylical de maintenir le tarif uniforme de 8 %, en vertu de la clause de la nation la plus favorisée ayant disparu du fait de la suppression de l'ancien traité anglo-tunisien, la publication d'un nouveau tarif douanier ne pouvait plus être ajournée davantage et c'est pour y pourvoir, au moins à titre provisoire, que les décrets précités ont été rendus.

Ces décrets assurent au commerce français des avantages importants conformément aux engagements pris par M. Hanotaux devant la Chambre des Députés. Désormais, les principales industries françaises primées encore par la concurrence étrangère sur le marché tunisien, telle que celle des fers, tissus de laine, métaux, machines, matériel des travaux publics, sont assurées d'approvisionner exclusivement la Régence par la double combinaison de la franchise accordée aux produits français de l'espèce et de l'application aux produits similaires étrangers du tarif protecteur établi en France. La France acquiert, en outre, le monopole de la vente de produits d'importante consommation qu'elle peut fournir, tels que le sucre et l'alcool, qui sont frappés à l'importation étrangère d'un droit protecteur suffisant pour atteindre ce but.

La diminution produite de ce fait sur les recettes du Trésor tunisien est compensée par la surélévation des droits sur les denrées coloniales et une taxe de consommation sur l'alcool et sur le sucre.

Par suite des mesures qui viennent d'être édictées à Tunis, la métropole recueille dès maintenant, dans la Régence, le bénéfice d'une situation de faveur dont les obligations internationales qu'elle avait reconnues et dont elle vient de se libérer, avaient seules exclue jusqu'à ce jour.

L'ALASKA

NOTES GÉOGRAPHIQUES. — AU KLONDYKE. — LES MINEURS.

Par M. ÉTIENNE RICHET.

C'est en 1867 que la Russie céda aux États-Unis, moyennant trente-six millions, le territoire d'Alaska. Le cabinet de Washington soucieux d'opposer à l'extrémité Nord-Ouest une barrière à l'extension du Canada, ne fut pas compris. Les Américains ne saisirent pas l'avantage d'un tel achat. On accusa M. Sewart, Secrétaire d'État, d'entraîner le pays dans une spéculation insensée. Aujourd'hui la découverte de l'or, en ce territoire perdu, a fait justice de ces préventions.

Borné au Nord par l'Océan Glacial, la mer de Behring et l'Océan Pacifique, au Sud et à l'Est par la Colombie britannique, l'Alaska occupe une superficie triple de celle de la France. On l'évalue à 160,000 kilomètres carrés.

Le premier explorateur de l'Alaska fut un marin danois, Vitus Behring. Dans un premier voyage il visita le détroit et la mer qui portent son nom. Dans un second, en 1471, il parcourut la côte américaine, découvrit le mont Saint-Élias, mais après avoir vu son équipage décimé par le froid, il mourut dans l'île du Commandeur.

Des observations de Behring il résultait que la fourrure abondait dans ces parages. Une Compagnie de chasseurs se forma. Dirigée par un voyageur sibérien, Baranof, elle élargit le cercle de ses opérations jusqu'au jour où elle vint se heurter aux avant-postes de la Compagnie de la baie d'Hudson qui, de l'Est, cheminait vers l'Ouest. Un conflit en résulta, qui fut réglé par un traité assignant leurs limites aux Compagnies rivales.

Depuis cette époque — 1825 — des explorateurs comme Pinart, Dell, Whymp, Everett, Mercier, Rey et Stoney, ont éclairé des points obscurs, sans permettre toutefois de dresser une carte définitive de cette région. La configuration du littoral a été déterminée en partie. Au-dessus du détroit de Dixon qui sépare l'île du Prince de Galles de l'archipel de la Reine Charlotte, sur la côte profondément échancrée, coupée de passes et de détroits, s'émiettent un millier d'îles. Elles forment un labyrinthe que, l'hiver, les glaces recouvrent et relient à la terre ferme. Au Nord, la côte, plus régulière, détache au large des presqu'îles massives. La plus remarquable est la Corne d'Alaska, orientée de l'Ouest à l'Est, et que prolongent les îles Aléoutiennes.

C'est à la pointe même de la presqu'île d'Alaska que commencent les chaînes de montagnes et que le « La Pérouse » s'élève à 3,400 mètres. Orientée de l'Est à l'Ouest, la chaîne soulève successivement les chaînes du Crillon et du Fairweather. De ces monts descendent des fleuves de glace qui surplombent le littoral, au long duquel ils projettent dans la mer leurs blancs promontoires. De tous ces glaciers,

le plus vaste est le Muir, dont on estime le débit à plus de 4 millions de mètres cubes de glace par jour.

Au Sud du Fairweather, le mont Saint-Élie, la plus haute cime de l'Amérique du Nord, fait partie de la même chaîne. Il mesure 5,638 mètres d'altitude et se détache en pyramide aiguë, au-dessus des monts qui l'entourent. Son glacier, auquel on a donné le nom de l'explorateur Tyndall, mesure dix kilomètres de largeur dans son cours supérieur ; l'un de ses bras morts vient aboutir près de la baie de Yakutat, recouvrant une superficie de près de 200 kilomètres carrés. Sur cette arête volcanique, les feux souterrains ne sont pas encore éteints. Peu connues dans leur parcours, les Alpes d'Alaska, qui pénètrent dans l'intérieur des terres se relient au Sud, aux Montagnes Rocheuses, dont elles ne paraissent être que le prolongement septentrional.

Moins exploré, l'Alaska du Nord n'a ni chaînes de montagnes, ni glaciers comparables à ceux du Sud ; il est sillonné par des cours d'eau secondaires qui se déversent dans l'Océan Glacial. L'Alaska possède l'un des plus grands fleuves du monde, le Yukon, dont le cours mesure près de 4,000 kilomètres. Son débit est supérieur à celui du Mississipi et son bassin, qui s'étend dans le Canada, comprend une superficie presque égale à celle de la Russie.

Le Yukon est l'artère Nord-Ouest de l'Amérique ; issu du col de Perrier, à l'Est du mont La Pérouse, il devient navigable à 3,000 kilomètres au-dessus de son embouchure. Orienté du Sud au Nord, puis du Sud-Est au Nord-Ouest, il reçoit de nombreux affluents et se déverse dans la mer de Behring par un delta de cinq bouches.

Ce que le Mississipi est aux États-Unis, le Yukon l'est à l'Alaska ; la grande artère intérieure qui donne accès dans cette région et qui, descendant des Montagnes Rocheuses, ne prend son nom de Yukon qu'au fort Selkirk, où sa branche maîtresse rejoint son affluent le Perry. A son embouchure il atteint 60 milles de largeur, à 500 milles au-dessus il en mesure de 1 à 10. Des milliers d'îles surgissent de ses eaux basses et les Indiens seuls savent s'orienter parmi ses bras multiples et y piloter les chalands, car ce n'est que pendant la courte période des hautes eaux que le Yukon est accessible aux navires à fond plat, d'un tonnage de 400 à 500 tonnes.

Pendant l'hiver, le Yukon est fermé à la navigation ; et l'été, dans la partie méridionale de son cours, ne dure guère plus de dix à douze semaines, du milieu de juin au commencement de septembre. Mais alors, un délicieux panorama se déroule aux yeux des voyageurs. Les rives sont chargées de fleurs ; la plaine, tapissée de mousse, en est couverte. Des oiseaux innombrables et de plumages variés peuplent les arbres. On campe dans des champs de campanules, de pavots, d'égantiers que dominent à l'horizon des glaciers dont la base plonge dans les fleurs. Malheureusement les moustiques font rage et ne laissent guère de loisirs pour admirer la nature. Vers septembre, le décor change. Les fleurs disparaissent, les oiseaux s'envolent vers la Colombie britannique et la neige recouvre de son manteau la plaine, le fleuve et la montagne.

Dans l'Alaska septentrional la flore est pauvre : on ne trouve que des mousses, des lichens et des arbustes nains. Les toundras, déserts arctiques, s'étendent à perte de vue. Plus loin viennent les forêts de cèdres jaunes aussi difficiles d'accès que les forêts vierges des zones tropicales.

La faune est variée. Sur les côtes de l'Océan Glacial se trouve l'ours blanc ; le noir et le brun ne sont pas rares dans le Sud. Le renne existe, mais en petit nombre. Doué d'une remarquable force de résistance, sa chair est succulente, sa fourrure chaude, sa peau d'une souplesse inouïe. Il est à souhaiter qu'il se multi-

plie : l'élevage de cet animal sera, dans l'avenir, une des plus profitables industries de l'Alaska.

Les rivières sont poissonneuses. Le saumon abonde ainsi que l'oulakan ou *candle fish* qui devient une excellente bougie. Les baleines, autrefois nombreuses dans la mer de Behring, sont devenues rares. Leur départ a dépeuplé les côtes. Elles étaient aussi nécessaires aux Esquimaux que les rennes aux Lapons. En les perdant ils ont perdu leur subsistance : la chair et l'huile leur étaient indispensables durant les longs hivers.

Dans le bassin du Yukon habitent les « Ingalit » ou Mystérieux, ainsi nommés par les Esquimaux qui ne connaissent pas leur langue ; ils sont cependant de même origine que les Indiens des États-Unis et du Canada. Plus nombreux, les « Kinai » campent à l'Est de l'Alaska. Ceux de la partie méridionale, les « Thlinkit », ne représentent plus aujourd'hui qu'une population de 3,000 âmes.

La pêche et la chasse constituent les uniques ressources de ces peuplades. Une exploitation hâtive faillit tarir ces sources de richesses. Vers 1840, la race du phoque à fourrure fut sur le point de disparaître des îles Pribilof, mais de sérieuses mesures prises par la Compagnie fermière de l'archipel, prévirent une destruction complète. Les lions de mer hantent les parages de l'île Saint-Pierre. Faciles à capturer, leur chair est excellente, mais leur fourrure est sans valeur. Autrement recherchée est celle de la loutre. Elle abondait jadis dans les îles Pribilof, mais les hauts prix obtenus — de 300 à 2,000 fr. — provoquèrent une extermination systématique. Elles ont émigré depuis sur les côtes des îles de Saanach. C'est là que les chasseurs les traquent, avec des précautions inouïes, s'abstenant d'allumer du feu pour se chauffer ou cuire leurs aliments, par des froids de 20 degrés.

Dawson-City, fondée par Joe Ladue, un des premiers mineurs de l'Alaska, est appelée à devenir la métropole du Yukon. Mais les agglomérations urbaines n'existent qu'à l'état embryonnaire dans cet immense territoire qui ne renferme pas la population d'un chef-lieu de préfecture. Les centres indiqués par les cartes les plus récentes sont des établissements de pêche, des postes commerciaux ou des stations établies par la traite des fourrures.

Tel était l'Alaska, il y a deux ans, lorsque les explorateurs et les mineurs révélèrent au monde des richesses qui dépassent celles de la légendaire Golconde.

Il y a quarante ans le bruit se répandit à San-Francisco que l'on venait de trouver des gisements aurifères considérables sur les rives de la Fraser-river, dans la Colombie britannique.

A l'appui de cette assertion on envoyait des échantillons de poudre d'or, recueillie dans le sable. Un vent de folie passa sur la population. Tous les steamers disponibles se dirigeaient vers les placers, une armée de mineurs s'embarquait à destination de Victoria, qui devait devenir bientôt la métropole de la colonie anglaise. Après quelques mois, désillusion complète : on s'aperçut vite que l'or n'était guère abondant sur le Fraser. La plupart des mineurs revinrent à San-Francisco. Un petit groupe d'entre eux poussa plus avant et forma l'avant-garde des hardis pionniers qui devaient se hasarder plus tard dans les solitudes glacées de l'Alaska.

En 1886 on sut, en Colombie, que les mineurs qui se trouvaient dans la partie méridionale du Yukon retiraient 200 francs par tête et par jour ; que sur la Stewart-river, le rendement atteignait 500 fr. Mais ce ne fut qu'en 1893 que les journaux précisèrent. 300 mineurs environ étaient clairsemés sur la frontière qui sépare l'Alaska du Canada.

Le docteur Seward Webb, gendre de Vanderbilt, avait visité le Yukon en 1889. Il estimait que les placers exploités dans le rayon de Juneau représentaient à eux seuls la somme payée par les États-Unis à la Russie comme prix d'acquisition de

l'Alaska. Bon juge en la matière, il prévoyait qu'avant peu ces gisements aurifères rivaliseraient avec ceux de la Californie.

Ces révélations se heurtèrent à l'incrédulité publique : personne ne prévoyait la réalité des faits. Mais lorsqu'on apprit que six affluents du Yukon roulaient de l'or, lorsqu'on publia les résultats de l'exploitation du « Bonanza Creek » qui donna, au début, quinze francs d'or pur par plat de boue, l'émotion fut considérable. M. Ogilvie, ingénieur distingué et représentant officiel du gouvernement canadien, écrivait en août 1897 au *Scottish Geographical Magazine* : « Je reçois du Klondike des nouvelles surprenantes. Les mineurs quittent les placers américains. Tout le monde lave de l'or. Les nouveaux débarqués que la pauvreté contraint au travail pour autrui réclament deux dollars par heure. A Eldorado-Creek, les mineurs recueillent chaque jour des sommes variant entre 200 et 1,000 francs. »

Le rapport du gouverneur des territoires du Nord-Ouest confirme les assertions de M. Ogilvie. En 1896 on a extrait 15 millions d'or des boues du Klondyke. — L'année suivante, 50 millions. Si les chiffres sont séduisants, il faut que nul ne l'ignore, les fatigues sont terribles, les dangers sans cesse menaçants.

Il n'existe que trois routes pour se rendre au Klondyke, dont deux presque impraticables. La première et la plus courte est par Juneau et les passes. La seconde, la moins suivie, par Edmonton et la Colombie anglaise. La troisième, la plus coûteuse, distante de 4,000 milles des gisements aurifères, consiste à aller par Seattle. On gagne, par navire, Saint-Michael, ancien poste russe, par l'Océan Pacifique et la mer de Behring. On atteint ainsi la boucle du Yukon que l'on remonte sur un parcours de 3,000 kilomètres, à travers l'Alaska jusqu'à la frontière Est, et de là, enfin, on parvient au Klondyke.

De Saint-Michael, située à l'embouchure du Yukon, on remonte le fleuve sur des bateaux plats et on atteint Circle-City, distante de 300 milles des mines du Klondike. Là, on est par 65° de latitude Nord, par 165° de longitude Ouest, et sur le parcours qui lui reste à faire à pied ou en traîneau, le voyageur longe le cercle polaire arctique, dont 25 lieues seulement le séparent. L'hiver, la neige et la glace ; l'été, le sol boueux et les hautes eaux sont autant d'obstacles pour les mineurs. Puis ils savent qu'au terme de ce long voyage, ils ne trouveront ni vivres, ni approvisionnements, ni outils, ni vêtements. Force leur est donc de partir avec eux ce qu'il leur faut pour les deux tiers d'une année, c'est-à-dire : 100 livres de farine, 100 de légumes secs, 150 de porc salé, 15 de thé, 100 de sucre, de café, 150 de conserves, de sel et ustensiles de cuisine, le tout du prix d'achat 700 à 800 fr. et dont le transport seul, en ayant recours aux Indiens, revient à moins de 100 fr. par 100 livres. Et je ne compte pas les outils, la tente, les vêtements, la pharmacie !

Beaucoup de mineurs adoptent la tenue des Indiens : des bottes en peau de caribou ; des culottes en peau de daim et surtout la *parka*, cette utile pelisse en peau de lynx, dont le capuchon se rabat sur la tête et dont les poils abritent le visage contre le vent. Ainsi équipés, les *Klondykers* affrontent les rigueurs de l'hiver arctique, et retirent, l'été, dans l'eau jusqu'au genou, les boues de l'affluent du Yukon.

On trouve de l'or dans ces terres boueuses, charriées par les glaciers, que se trouve l'or en elles. Des géologues prouvent que cet or vient du Sud, de veines de quartz, entraînés par les torrents. Les glaciers l'entraînent dans leur poussée, la fonte des neiges le roule dans le lit des torrents. Plus lourd que la terre, il tombe dans les interstices de roches, où il forma ce que les mineurs appellent des « poches. » Dans l'Alaska, les mineurs sont hantés par une idée fixe, confirmée en partie par les savants. Si productifs que soient les claims exploités par eux, ils se décou-

ragent en présence d'un travail continu mais certain. Ce qu'ils préfèrent à tout, ce sont les divines émotions du jeu, les chances de soudaines fortunes. Leur esprit vagabond les pousse à « prospecter » sans cesse. Ils pensent que dans les montagnes inaccessibles, les neiges cachent des blocs d'or.

Le rapport récent d'un célèbre géologue, M. Wright, fortifie leurs croyances : « On n'a pas trouvé, dit ce dernier, la « mine-mère » en Californie, mais par contre on a découvert le quartz. Il en sera de même dans l'Alaska. Mais cette mine-mère doit exister au point d'origine des glaciers qui alimentent les cours d'eau aurifères. L'existence des veines d'or dans les dépôts glaciaires n'est contestée par aucun géologue américain. J'ai constaté la présence de l'or aux États-Unis, charmé par les glaciers du Canada et du lac Supérieur. Dans l'Alaska, l'or provient de moins loin. Un jour viendra où les mineurs retrouveront le cours des torrents et trouveront des placers de plus en plus riches. » Ce temps est loin encore ; il est probable que bien des années s'écouleront avant que cette nécessité se produise.

J'ai dit plus haut les difficultés du voyage ; elles sont grandes mais elles n'arrêteraient point ceux que la fièvre de l'or a saisis. A Dawson-City, le porc salé et le beurre valent 15 fr. la livre ; les œufs 25 fr. la douzaine ; mais il n'est pas exact que le blanchissage d'une chemise revienne à 5 fr., comme l'écrit M. de Varigny. Les mineurs portent en guise de chemises d'épais gilets de feutre qu'ils ne sauraient quitter sans danger, durant huit mois de l'année. Il n'est pas vrai non plus qu'on paie une cuisinière 100 fr. par semaine. Au moment où le savant publiciste écrivait son étude, *pas une femme n'était arrivée au Klondyke*. C'est ainsi que se créent les légendes et que des revues autorisées publient, d'après les feuilles américaines, des nouvelles totalement fantaisistes.

Les chercheurs d'or du Klondyke n'ont rien de commun avec les mineurs californiens, dont les romanciers ont exploité le type. Ils ne vont pas à l'aventure. Le pic d'une main, le revolver de l'autre, franchir les rivières et les déserts, prodiguer à tout hasard leur jeunesse et périr misérablement devant une table de jeu, la poitrine fouillée par un coutelas mexicain. Les *selfmademen* d'aujourd'hui ne sont pas des enfants perdus de la civilisation. A l'audace aventureuse d'autrefois, ils ont opposé l'action méthodique et réfléchie. L'énergie est la même, mais le mineur du Klondyke est plus économe de ses forces.

Comme tous les explorateurs de l'Amérique boréale, j'insiste sur ce fait qu'un Européen ne doit pas entreprendre un voyage dans l'Alaska avant le mois de mars. D'ici bien des années que de claims resteront inoccupés ! La place ne manquera point aux retardataires. Plus de cent mille mineurs peuvent camper au long des creeks du Yukon, sans être à portée de vue les uns des autres. Et, par de là, le champ d'exploitation du Klondyke, il en est d'autres aussi riches. A mesure que le pays se peuplera, on poussera plus avant et des placers aussi productifs se révéleront.

Le travail de l'été est limité à deux ou trois mois, suivant les années. Mais une méthode nouvelle permet d'utiliser les mois d'hiver. On fait dégeler le sol en allumant des feux dont on ramène les cendres mélangées de sable que l'on met en tas. Ce sont ces détritiques de *doit* qu'on lave rapidement dès l'apparition des beaux jours. On creuse ainsi de proche en proche, on enlève la terre mélangée de cendres, jusqu'à ce que l'on arrive à mettre à nu la roche vive, à laquelle il devient impossible de s'attaquer, car ce n'est plus la gelée qui rend solide la couche à laquelle on arrive, c'est sa nature pierreuse. Il n'y a aucun intérêt d'ailleurs à pousser plus loin ses fouilles ; la géologie nous apprend que l'or ne se trouve pas dans cette roche de formation quaternaire.

Outre une patente de mineur qu'il est indispensable de se procurer et un dral

d'achat pour les claims, le gouvernement canadien prélève une taxe de 10 % sur le travail des mineurs. Ce revenu lui permet d'exécuter les travaux utiles aux exploitations, car, d'après une récente loi, ces revenus doivent être consacrés exclusivement aux mines.

Quand les Compagnies européennes s'établiront aux rives du Yukon, elles devront consacrer une partie de leur capital à l'acquisition des claims, en tenant compte toutefois de la situation anormale d'un pays qui ne produit rien et où l'on a besoin de toutes les ressources de la civilisation.

Quant au gouvernement canadien il a compris ses responsabilités. Craignant la famine qui sévit cet hiver, par des avis multiples, il a prévenu les mineurs des dangers qu'ils couraient. Mais c'est en vain qu'il a tenté de mettre un terme à cette invasion de gens avides qui de tous les coins de l'Amérique se précipitent au Klondyke. Que demain un explorateur découvre des mines plus riches au Pôle, et cette région que l'homme isolé ne peut atteindre, sera envahie en trois mois par une armée de mineurs.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

JUILLET.

1. — **ANGLETERRE.** — Grande revue militaire à Aldershot en l'honneur du jubilé de la Reine d'Angleterre.

2. — **ÉTATS-UNIS.** — Le Sénat adopte une loi relative aux représailles contre les pays donnant des primes sur les sucres.

3. — **TURQUIE.** — On annonce d'Erzeroum le massacre d'une caravane européenne en Arménie.

4. — **SERBIE.** — Elections à la Skonpchtina. Sont élus 188 radicaux et 4 libéraux.

11. — **Suède.** — L'explorateur suédois Sven Hedin revient en Suède après une exploration de près de quatre années dans l'Asie centrale.

11. — **SUÈDE.** — L'expédition Andrée quitte le Spitzberg se dirigeant vers le Pôle en ballon.

15. — **ÉTAT DU CONGO.** — Les soldats indigènes de la colonne Leroi, marchant vers le Nil, se révoltent et massacrent leurs officiers (14 février). Ils infligent un échec à la colonne Dhanis et Ekwango (18 mars), mais sont complètement battus par le lieutenant Henry (15 juillet).

19. — **SOUDAN.** — M. Lebon, Ministre des Colonies, informe le Conseil qu'une expédition française a subi un échec au Soudan, près de Tombouctou.

20. — **MADAGASCAR.** — Décret réglementant le régime des mines.

23. — **MADAGASCAR.** — L'*Officiel* publie un décret réglementant le régime de la propriété.

23. — DAHOMEY. — Convention signée à Paris avec l'Allemagne délimitant le Dahomey et le Togo. Cette convention reconnaît le Gourma à la France et Sansonné-Mango à l'Allemagne.

26. LILLE. — *Société de Géographie*. — Assemblée générale. Conférence de M. l'abbé Gaire : *Le Canada ; son avenir*.

27. — INDES. — A la suite du soulèvement des Mohmands, le campement anglais de Malakhœn a à repousser de vives attaques.

Les Afridis prennent les armes contre les Anglais et s'emparent des postes fortifiés du défilé de Khyber.

29. — MADAGASCAR. — Les derniers chefs Hovas insurgés font leur soumission.

30. — GRANDE-BRETAGNE. — L'Angleterre dénonce les traités de commerce conclus avec la Belgique et l'Allemagne.

31. — MADAGASCAR. — Décret supprimant le titre de résident général et le remplaçant par celui de gouverneur général.

31. — OUBANGUI. — La Mission Marchand arrive à Tamboura, au Bahr-el-Ghazal.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

ASIE.

L'île d'Hainan. — On parle beaucoup de la grande île d'Hainan depuis que l'attention de l'Europe a été appelée sur la Chine par les incidents de Kiao-Tchéou et de Port-Arthur. Le bruit a couru que l'escadre française d'Indo-Chine avait pris possession de cette île, et certains publicistes ont regretté que cette nouvelle ait été démentie.

Dans un de ses derniers numéros, la *Politique coloniale* a consacré à ce territoire l'intéressante étude que voici :

SITUATION GÉOGRAPHIQUE. — Hainan, comme le nom l'indique (pays au sud de la mer), est la plus méridionale, et, depuis la cession de Formose au Japon, la plus importante des îles chinoises. A une époque plus ou moins reculée, elle a certainement été rattachée au continent, ce que l'examen des bancs successifs encombrant les passes permet de constater au voyageur qui franchit le détroit par le chenal du centre.

Le système orographique de Leitchéou s'abaisse en face du cap Hainan, pour se continuer à travers l'île par la chaîne Li-Mou (Li-Mou-Ling), orientée au nord-est

et au sud-ouest, et dont le faite principal, le Ou-tche-Chan (la montagne aux cinq doigts), envoie dans tous les sens des ramifications fort élevées, sauf au nord, où la plaine de Kiungshan, parallèle à celle du Hsu-Ouen, au Leitchéou, est cependant couverte de collines d'origine volcanique pour la plupart.

Aussi, à l'exception du Pat-Chong-Ho, qui coule du sud au nord et se jette dans la mer à Hoihow, n'y a-t-il pas dans l'île de fleuves proprement dits, mais des torrents et des rivières peu profondes, accessibles seulement à de légères embarcations, telles, au sud : le Lian-An-Kiang, qui passe à Lung-Chouei, Kao-Cha-Kiang et le Fau-Fang-Kiang, qui baigne Aï-Tchéou.

Sans voies navigables, Hainan n'a également pas, en dehors du chemin circulaire qui, parti de Kiung-Tchéou, passe par Tin-Ngan, Mau-Chong, Hoitong, Lung-Chouei, Lin-Kao, etc., pour revenir à Kiung-Tchéou, de grandes routes terrestres. Les conquérants chinois, entre autres le général Jai-Houe, à la fin du seizième siècle, avaient voulu tracer directement, du nord au sud, et de l'est à l'ouest, deux grandes artères de pénétration. Les travaux furent abandonnés au bout de quelques années, et aujourd'hui, il n'existe que des sentiers qui, d'étape en étape, conduisent de l'intérieur à la côte. C'est par mer que se font les communications.

Il y a, dans l'île, trois zones parallèles : la première, celle du centre, la plus élevée, couverte de forêts d'essences rares et renfermant, s'il faut en croire les renseignements de source chinoise, et si l'on en juge par l'usage que font les aborigènes de bijoux précieux, des mines d'or et d'argent, et d'autres métaux et minéraux, est habitée par les Li-Sauvages (Cheng-Hi), qui vivent de chasse, et cultivent, pour leur seule consommation, un peu de riz, de canne à sucre, de sorgho et de tabac. Cette région n'a pu être explorée, moins à cause de son insalubrité que par suite de l'hostilité des détenteurs du sol.

La seconde zone, où vivent les Chou-Li (Li moins sauvages ou Li civilisés), également montagneuse, possède aussi des forêts peu ou point exploitées. Une tentative malheureuse a été faite en 1880 dans cette région, par une Compagnie chinoise qui, après avoir exécuté des coupes de bois, a dû les abandonner sur place, vu les frais énormes qu'eût nécessités leur transport à la mer. Cette zone a également des mines qu'on a essayé en vain de mettre en rapport, les travailleurs amenés du continent succombant, les uns après les autres, aux fièvres malarieuses ; enfin, elle est mieux cultivée, et une partie des produits de l'agriculture sert aux échanges entre les Chou-Li et les Chinois.

LA POPULATION. — La dernière zone, la plus voisine de la côte, est défrichée ; le recensement de 1840 lui attribuait 2,998,227 acres chinois, cultivés en champs de mannes à sucre, bétel, tabac, indigo, chanvre, arachides, cocotiers, riz, galandal, coton, etc. ; on y nourrit en quantité des porcs renommés et des volailles ; on y élève du bétail (bœufs, vaches, chèvres), des vers à soie, et il existe de très importantes pêcheries.

La population de l'île se compose d'éléments fort divers. Pendant longtemps, du dixième au treizième siècle de l'ère chrétienne, Hainan fut un lieu de bannissement pour les Chinois du continent : fonctionnaires en disgrâce, criminels amnistiés, rebelles. Un des exilés les plus célèbres fut le poète homme d'État Sonh ng-Po, relégué en 1067 dans la sous-préfecture de Tchang-Houa, où il a laissé des traces durables de son passage, formant des lettrés et enseignant aux habitants la langue mandarine qui, dans ce district seul, est encore comprise et parlée aujourd'hui.

L'élément immigré se compose surtout de descendants de Cantonnais, gans du 1-pou, du Van-yu, du Kao-tchéou, du Leï-tchéou et du Tchao-tchéou (Swatow),

Oi-Hakkas et de Fohiennois, marchands, pêcheurs, soldats ou pirates, qui s'établirent sur le bord de la mer.

La population primitive, les Li, semble d'origine étrangère. Les Chen-hi, Li sauvages, au centre, et les Chou-li, Li soumis, plus ou moins mâtinés de Chinois, sur le pourtour des forêts, rappellent, par leurs types et par leurs mœurs, les Malais, les Laotiens et les Annamites. Ils sont loin, en effet, de se rattacher tous à une même souche ; peut-être faut-il voir en eux les descendants de naufragés, venus de la presqu'île de Malacca et des rivages de l'Indo-Chine, aujourd'hui encore en relations constantes avec Haïnan, et qui se seraient retirés dans les forêts devant de nouveaux arrivants, probablement Chinois, débarqués plus tard sur la côte. Ces aborigènes sont parvenus, jusqu'à présent, à garder leur indépendance et à conserver leurs coutumes et leur langue.

Les dernières tentatives pour les soumettre datent de 1881 à 1884. Elles échouèrent malgré l'infériorité de leur armement ; combattant avec des arcs, des épieux et des coutelas, les Li défièrent les troupes chinoises que commandaient le taotai et le général en chef (Tchent'ai) de Kiung-Tchéou et qui étaient d'ailleurs décimées par la fièvre des bois. Ils consentirent à cesser les hostilités, cependant ; mais, à la suite d'exactions commises par les fonctionnaires chargés de la police frontière de leur région, ils se soulevèrent à nouveau, près le Ting-Ngan, en 1885 et en 1886, et tinrent en échec les soldats du général Fong-toc-Ts'ai, le beau-père de Limvindhuc, envoyé contre eux, qui finirent par se retirer.

Il est fort difficile d'évaluer le chiffre total de la population de l'île d'Haïnan. D'après le recensement officiel de 1835, elle était alors de 1,350,000 âmes. Pour qui tient compte de l'inexactitude, souvent voulue, des statistiques chinoises, en prenant pour termes de comparaison des précédents connus ; on peut calculer qu'à cette époque elle était déjà supérieure à deux millions d'habitants. Il serait peut-être hasardeux d'admettre, avec certains missionnaires, qu'elle atteigne aujourd'hui cinq millions.

A Hoihow et à Kiung-Théou, les habitants, presque tous commerçants, éleveurs ou marins, sont répartis dans les cinq congrégations (grandes associations commerciales) de Haïnan, de Swatow, du Fokien, de Canton et de Kao-tchéou, ces deux dernières possédant comme « lieu de réunion » les monuments les plus remarquables de ce port.

La population de l'île est animée d'un excellent esprit à l'égard des étrangers, en général, du moins.

Des navires naufragés ont, il est vrai, autrefois, bien que rarement, été pillés sur la côte, et leurs équipages ont été plus ou moins maltraités. Mais parmi les gens de mer d'Haïnan, il a toujours existé un mauvais élément : les émigrants du Fokien et du Kao-tchéou, renommés pour leurs instincts de piraterie qui, d'ailleurs, depuis le développement du commerce européen dans ces parages, ne s'exercent plus que contre les navigateurs indigènes. La police des côtes est, en outre, assez bien faite par les canonnières à vapeur et les jonques de guerre du gouvernement chinois.

LE CLIMAT. — Le climat d'Haïnan a une mauvaise réputation. Cela s'explique par le fait que les immigrants chinois, si aptes à vivre sous toutes les latitudes, n'ont pu encore pénétrer au cœur de l'île et ont été arrêtés à la limite des forêts par les fièvres malarieuses.

Les forêts des pays tropicaux ont toujours été malsaines, et leur déboisement n'a cessé de faire des victimes. C'est par une énorme consommation d'hommes que Hong-Kong, où aujourd'hui la mortalité est normale, a été défrichée.

Les mandarins déclarent volontiers que les districts intérieurs du Kiung-tchéou sont inhabitables pour d'autres que pour les aborigènes. Il est à remarquer que ces derniers ont tenu par des armes les envahisseurs à distance, et si ceux-ci ont succombé à la maladie, cela vient peut-être de ce qu'ils n'ont pas pris contact avec les Li, que, déjà harassés, mal ravitaillés, ils étaient une proie facile pour la fièvre.

Quoi qu'il en soit, le climat de la côte est bon et véritablement modéré, au nord de l'île du moins, Hoïhow est à peu près sain, malgré la longue durée de l'été, pendant lequel le thermomètre n'enregistre jamais de température aussi élevée qu'au Tonkin, au Konang-tong, au Kouang-si, voire dans le nord de la Chine. La chaleur est sèche, les nuits sont fraîches, et dans le jour, des orages, presque quotidiens, rendent supportable l'air surchauffé par un soleil trop ardent.

Comme dans tout l'Extrême-Orient, le choléra est endémique. La peste, très meurtrière, de 1895, a été importée du continent, malgré le voisinage de Fakhôï, où ce redoutable fléau, originaire de Yunnan, s'est acclimaté. Aucun cas n'a été constaté depuis.

Les typhons et les tremblements de terre sont fréquents. A Hoïhow, d'où l'on aperçoit deux volcans éteints, le dernier mouvement sismique très violent a été essenti en 1834. Les typhons exercent surtout sur mer leurs ravages, mais ils sont fréquemment accompagnés de marées extraordinaires qui envahissent les rivages et engloutissent des villages entiers, causant la mort des habitants et des bestiaux : détruisant les récoltes.

LE PORT D'HOÏHOW. — Le commerce est presque entièrement entre les mains des négociants chinois. Plusieurs maisons anglaises, qui avaient établi des comptoirs à Hoïhow, se sont retirées sans avoir réalisé de profits. La Compagnie de navigation Tonkinoise a une agence dont le représentant s'occupe aussi d'importations dans l'intérieur et de réexportations par passes de transit. Il a pour concurrents des Allemands : MM. Schomberg et C^{ie}, principalement engagés, depuis 1892, dans le transport des coolies à destination de Singapore et de Bangkok.

Hoïhow est, peut-être, le seul port ouvert de Chine, qui n'ait pas avec le continent des communications télégraphiques régulières. En 1884, il est vrai, un câble, long de 14 milles 3/4, a été immergé entre la pointe Jimmy, à Hainan, et la pointe du Motier (Palm-point), à l'ouest de Hainan. Les fils ont été posés dans l'île, et en 1895, ses bureaux ont été ouverts à Kiung-tchéou, Hoïhow, Tan-tchéou, Tongking, Lingmon, Ling-chouei et Ai-tchéou.

Dès qu'en 1889, le contrôle de la ligne avait été fait par des ingénieurs danois et le service était régulièrement assuré. Depuis cette époque, le personnel européen a été remplacé par des indigènes ; les stations secondaires ont été successivement supprimées par raison d'économie. Les deux seuls bureaux ouverts sont aujourd'hui, ceux de Liung-tchéou et de Hoïhow ; mais le câble est en si mauvais état, et est si mal entretenue, que les communications sont pour ainsi dire impossibles dans neuf cas sur dix. C'est là un gros inconvénient, non seulement pour les fonctionnaires chinois et les consuls, mais encore pour les commerçants et surtout les agents des Compagnies de navigation.

A Hoïhow, deux bureaux de poste, l'un, relevant de Hongkong, est dirigé par un « constable » du consulat d'Angleterre. Il reçoit des lettres pour tous les agents de l'Union postale et pour les ports de Chine, où le gouvernement britannique a des agents postaux : Sanghaï, Canton, etc.

Il y a aussi un bureau de poste chinoise de création récente, dont le fonctionnaire

ment est surveillé avec soin par le commissaire des douanes, mais qui, vu les défauts du service dans les bureaux correspondants, n'a qu'une utilité relative.

AFRIQUE

Rentrée des Lazaristes en Abyssinie. — Les missionnaires Lazaristes, qui reprennent leurs anciennes missions d'Abyssinie, ayant à leur tête M. Coulbeaux, sont arrivés à Adis-Ababa.

Ménélick leur a fait l'accueil le plus empressé. Les *Missions catholiques* ont raconté la réception à la Cour dans tous ses détails.

Les Pères Lazaristes sont officiellement autorisés à reprendre leurs maisons de l'Agamié, les églises de Govaba, May-Brazio et Alitiena ; toute permission leur est, de plus, accordée d'ouvrir des établissements d'instruction, des orphelinats, de faire venir de France des Filles de la Charité, de créer des écoles professionnelles et une imprimerie.

Notes sur le Maroc. — Il est un pays proche de nous, voisin de notre colonie algérienne, qui, à l'heure présente, est encore une des régions les moins connues. Cela tient, comme on le sait, à la difficulté de pénétrer dans l'intérieur à cause des dangers suggérés par le fanatisme musulman. Les Européens n'y sont pas en sécurité et malheureusement de tragiques accidents arrivés à plus d'un hardi explorateur l'ont suffisamment démontré. Ces dangers à affronter n'ont pourtant pas arrêté plusieurs audacieux voyageurs qui ont osé ainsi jouer leur vie. Rappelons sommairement les explorations les plus notables :

Le Tafilet a été visité par l'Anglais Harris ; après lui un docteur français, M. Linarès, fut assez téméraire pour s'aventurer dans le pays sans recommandation émanant de la cour schérifienne. Un aventurier espagnol tenta aussi l'aventure sans grand succès.

Plus près de nous, le capitaine Erkmann renouvela l'expérience il y a une quinzaine d'années. Il convient de citer le nom bien connu de Duveyrier, ainsi que celui de Lamartinière, qui parcourt le pays de Fez à Ouchda. Le grand explorateur allemand Oscar Lenz a révélé également une partie du pays. Un jeune voyageur autrichien fut moins heureux, car il fut assassiné au bout de quelques jours. Un habitant de Tlemcen, tenté par le voisinage, réussit à visiter une partie de ce redoutable Maroc, qu'avaient traversé l'immortel René Caillié et l'Allemand Rollé, qui le parcourut déguisé en mendiant, au prix des plus grands dangers. Il paraît en effet à peu près indispensable pour entreprendre cette dangereuse expédition de revêtir le costume musulman et de parler couramment la langue arabe, en étant initié aux usages pour tâcher de passer inaperçu ; comme on le voit, c'est là une périlleuse tentative qui, on le comprend, est bien faite pour trouver peu d'amateurs !

A ces noms glorieux, il ne faut pas oublier d'ajouter ceux de Douls qui, après des tentatives d'une témérité inouïe, devait périr victime de son audace, lâchement assassiné par ses guides dans le Sud algérien, et de Tapier, dont l'exploration échoua malheureusement. Un voyageur allemand aurait aussi, paraît-il, essayé de pénétrer dans l'intérieur, sous un déguisement de juif, car cette race honnie des Arabes est également représentée au Maroc, où elle exerce son « petit commerce ».

L'israélite n'est cependant pas admis dans toutes les contrées marocaines, comme dans le Riff.

L'ouvrage sur le Maroc, que l'on peut citer en première ligne, soit dit en passant, est dû à la plume autorisée du vicomte de Foucauld.

Vu la difficulté de pénétrer dans ce mystérieux Maroc, on a eu recours pour le connaître aux récits d'indigènes, de voyageurs arabes déjà formés par une certaine éducation; c'est ainsi que l'on a pu recueillir d'intéressants détails de la bouche de plusieurs d'entre eux. Un, entre autres, avait traversé le continent africain se rendant en pèlerinage à la Mecque par la vaste et inexplorée région saharienne. On a aussi cherché à utiliser les Juifs; de la sorte, grâce à un certain Marocain du nom de Mardochée, on a pu se procurer de précieux échantillons et même un herbier qui a été analysé.

Aussi les Anglais, en face de ces services rendus et pressentant tout le parti que l'on pourrait tirer de ces bonnes volontés indigènes, ont-ils créé des écoles spéciales pour former les jeunes gens manifestant des tendances voyageuses. Grâce à quelques-uns, ils ont déjà pu s'instruire sur les pays limitrophes aux Indes, établir même des cartes sommaires, comme cela a eu lieu pour le Thibet, le pays peut-être le plus impénétrable du globe.

Il n'est pas besoin de démontrer la supériorité dans ce cas spécial de l'indigène, initié aux usages, à la langue, accoutumé au climat, fort de son insouciance. L'Arabe, par exemple, voit en voyage les difficultés matérielles s'aplanir devant lui, grâce à sa proverbiale sobriété. Il est reçu chez ses coreligionnaires et n'a qu'à dire : « Je suis l'hôte de Dieu », pour trouver gîte et couvert. Grâce au pèlerinage à la Mecque, le « croyant » entre en relation avec les Musulmans venus de tous les points du monde.

Au XIV^e siècle, un indigène de Tanger, véritable Marco Paulo musulman, visita le monde, passant par l'Égypte, l'Asie-Mineure, la Perse, les Indes, la Chine, tournant dans certains pays pendant des années, y remplissant des fonctions diverses. Il revint en Afrique, traversa le Sahara, alla visiter le Soudan, Tombouctou, et revint mourir chez lui après un quart de siècle d'absence !

Dernièrement un indigène vient de rentrer en Algérie après avoir parcouru le Maroc pendant vingt-deux ans, vivant en mendiant. Grâce à une mémoire extraordinaire, car... il n'avait pas pris de notes, il a pu donner matière suffisante pour

L'on puisse écrire un livre dans lequel il y a des remarques fort curieuses. En raison de ce don de la mémoire, on sait que beaucoup d'Arabes savent le Coran par cœur; à l'autre bout; pourrait-on affirmer que nombre de catholiques connaissent les Évangiles et que beaucoup de protestants possèdent à fond la Bible ! C'est évidemment un don naturel que beaucoup de musulmans récitent le Coran sans être capables de l'expliquer.

Nous parlons des services effectifs que peuvent rendre ces explorateurs indigènes; c'est d'après des renseignements fournis par plusieurs d'entre eux qu'un géographe, M. Beaudouin, a pu établir une carte assez exacte du Maroc.

Autrefois, à l'époque du Moyen-Âge, des étudiants menaient un peu cette existence nomade, passant plusieurs mois dans tel pays où professait un maître en

science, et s'en allant ensuite dans un autre milieu. Cette vie d'étudiants, qui s'est éteinte avec le temps dans notre vieille Europe, se retrouve encore au Maroc, et plus particulièrement à Fez, où ils mènent une joyeuse existence. Ils jouissent de certaines prérogatives, jouent parfois un certain rôle, comme dans les enterrements, auxquels ils assistent, terminant la cérémonie par de joyeuses agapes, aux frais de la famille. La population du Maroc est composée d'éléments fort divers; la majorité est berbère et réside surtout dans le Souf, l'Atlas et le Riff; ce sont des montagnards

barbares habitant les forêts où ils mènent une existence misérable. Ils arrivent à domestiquer les sangliers qui abondent dans la région, et les mangent, augmentant ainsi leur mets ordinaire, le traditionnel couscous, auquel ils joignent quelques rares légumes et du cœur de cèdre.

Au point de vue des mœurs, la femme est vendue en mariage; son prix fort variable est de 1,000 à 1,500 francs dans le Riff et s'élève jusqu'à 3,000 et 5,000 fr. dans certains cas exceptionnels, comme la grande beauté et..... le poids, si apprécié par les Arabes. Chez les Berbères, qui sont monogames, la situation de la femme est beaucoup plus relevée. La cérémonie du mariage entraîne souvent à de grands frais, dont la dépense peut atteindre plusieurs centaines de francs.

Comme en Kabylie, chez les tribus sédentaires qui s'adonnent à la culture, la femme est parfois assimilée à la bête de somme et on l'a vue, paraît-il, attelée à la charrue en compagnie d'un chameau et d'un âne!!

Groupés, ils élisent des chefs pour une durée limitée et constituent des sortes de tribunaux appelés à juger les différends. La vie compte pour peu de chose aux yeux de ces demi-sauvages, aussi leur bravoure est grande; mais, n'étant retenus par aucune morale, ce sont souvent d'affreux bandits.

On comprend aussi le peu de prise que peut avoir le pouvoir du Sultan sur ces populations primitives, et, en réalité, l'autorité schérifienne ne s'exerce guère que sur la sixième partie du sol marocain, malgré les infructueux efforts renouvelés à diverses reprises pour faire reconnaître sa suzeraineté.

Autour du Sultan sont des chefs, nommés par lui, qui sont chargés du rendement des impôts et se chargent de pressurer leurs malheureux administrés.

On peut voir par là la marche qu'a encore à parcourir le Maroc dans la voie de la civilisation.

EUGÈNE GALLOIS.

I. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE

Commerce de la France avec ses colonies. — Nous avons consacré quelques articles à la situation commerciale de nos possessions d'Indo-Chine, en insistant sur la part qui, dans leur trafic extérieur, revient à la Métropole et celle qui revient aux nations étrangères. Nous avons conclu que, malgré les progrès considérables réalisés par notre commerce dans ces régions pendant les dernières années, nous ne devons pas nous contenter d'un demi-marché, mais que nos efforts devaient tendre à nous rendre de plus en plus maîtres du commerce de nos colonies, surtout en présence du développement que l'industrie prend partout et de la concurrence de plus en plus acharnée qui en est la conséquence.

Nous allons essayer, d'après les documents que nous avons entre les mains, de nous livrer au même examen pour d'autres colonies, en attendant que nous possé-

dions les éléments nécessaires pour procéder de même à l'égard de l'ensemble de notre domaine colonial. Nous allons commencer par la *Nouvelle-Calédonie* et ses dépendances.

Pendant l'année 1896, le total du commerce extérieur de notre colonie a été de 14,941,000 fr., dont 9,122,000 fr. pour les importations et 5,748,000 fr. pour les exportations. Au point de vue des provenances et des destinations, ces chiffres se partagent de la manière suivante :

Les importations de France représentent 4,736,000 fr., sur un total de 9,192,000 fr., soit 51,5 %, c'est-à-dire un peu plus de la moitié. La différence ne revient pas intégralement à l'étranger ; sur cette différence, une somme de 404,000 fr. revient aux importations des autres colonies françaises ; de sorte que l'importation étrangère, proprement dite, porte sur 4,051,000 fr., soit 44 % du total.

Si nous passons au chapitre des exportations, les proportions sont interverties : c'est l'étranger qui a la plus forte part. En effet, sur un total de 5,748,000 fr., la métropole prend 2,411,000 fr., tandis que l'étranger a une part de 3,334,000 fr., c'est-à-dire que les exportations pour l'étranger représentent en bloc les 3/5 du total, laissant à la France les 2/5. Si l'on prend l'ensemble du trafic, importations et exportations réunies, l'étranger semble l'emporter sur nous : sa part, en effet, est de 7,385,000 fr., tandis que la nôtre ne serait que de 7,147,000 fr., mais l'avantage nous appartient, en réalité, parce que la balance penche du côté de nos importations, tandis que ce sont les exportations qui constituent la supériorité de l'étranger. Du reste, il ne faut pas négliger la part de nos autres colonies, qui, avec ses 407,000 fr., dont 404 pour les importations, nous donne l'avantage à la fois absolu et relatif.

Laissons la Nouvelle-Calédonie et revenons sur la côte occidentale d'Afrique. Au *Dahomey*, la situation n'est pas autant à notre avantage : sur un total de 18,950,000 fr., la part de la France, importations et exportations réunies, n'est que de 7,600,000 fr., tandis que celle de l'étranger dépasse 11,000,000.

Or, ici, nous n'avons pas l'avantage du côté des importations ; celles de France, en effet, n'atteignent que 3,716,000 fr., tandis que celles de l'étranger dépassent 6,000,000. Il en est de même des exportations ; celles à destination de l'étranger représentent 5,328,000 fr., tandis que celles à destination de France n'arrivent pas à 4,000,000.

A ce sujet, nous rappellerons ce que nous avons dit autrefois, à propos de l'Indo-Chine, à savoir que, en général, mais surtout avec les pays qui n'ont pas un trafic considérable et un développement producteur important, l'exportation joue un rôle prépondérant dans les transactions, et que la nation qui est maîtresse de l'exportation a grande chance d'être également maîtresse de l'importation.

C'est, disions-nous, ce qui est parfaitement compris et mis en pratique par l'Angleterre et la Hollande, qui, monopolisant en quelque sorte l'exportation de leurs colonies, sont arrivées, naturellement, et par la force des choses, à être les principales importatrices dans ces régions. Ce qui nous amènera à examiner quel serait le meilleur régime colonial à adopter.

Ainsi donc pour le Dahomey, nous avons à surveiller la situation, et à faire en sorte qu'elle se transforme progressivement à notre profit. Nous en dirons autant de la Guinée et de la Côte d'Ivoire. Mais nous ne perdons pas de vue que ce sont là des colonies relativement récentes, et nous n'avons pas la prétention de changer du jour au lendemain les habitudes des populations. Tout ce que nous demandons, c'est que nous ne laissions pas se perpétuer cette situation, et que nous nous efforcions de détourner, et peu à peu, le mouvement commercial qui, aujourd'hui, est dirigé par les nations étrangères, et principalement l'Angleterre.

Évidemment en *Guinée*, notre situation est bien peu importante : ainsi, aux importations, sur un total de 4,633,000 fr., en 1896, la part de la France est peu supérieure à 500,000 fr., tandis que celle de l'étranger dépasse 4,000,000, c'est-à-dire qu'elle est huit fois plus forte que la nôtre. Aux exportations, notre chiffre est un peu plus élevé ; il est de 864,000 fr. ; mais c'est encore bien peu contre 4,922,000 fr. que revendiquent les étrangers, sur un total de 5,787,000 fr. De ce côté, nous avons donc un sérieux effort à tenter pour occuper, sur le marché, une place en rapport avec notre prépondérance politique.

A la *Côte d'Ivoire*, notre situation, sans être brillante, est un peu moins mauvaise. Sur un total de 4,638,000 fr., nos importations accusent 800,000 fr., soit 17 %, tandis qu'en *Guinée*, notre part des importations dépasse à peine 10 %. Ce qui n'empêche pas les importations étrangères d'arriver encore au chiffre important de 3,816,000 fr. Aux exportations, nous dépassons les étrangers, avec 2,235,000 fr., contre 2,151,000 fr., sur un total d'environ 4,400,000 fr.

Comme conclusion, nous constatons qu'avec nos colonies déjà un peu anciennes, nous avons un commerce qui ne fait que se développer d'année en année ; avec les possessions nouvelles, nous avons à amener les populations à s'habituer à nos produits et à les préférer aux autres. Pour cela, le tarif douanier peut nous servir, si nous avons la sagesse de ne pas accorder trop légèrement d'avantages aux étrangers, ou mieux de ne pas les faire trop facilement bénéficier de notre tarif minimum. N'oublions pas, en fin de compte, que les colonies sont la France, et qu'il n'y a pas de raisons pour que nous y fassions des générosités dont nous payons les frais.

H. B.
du *Travail national*.

EUROPE

Le commerce de la Belgique en 1897. — Pendant l'année écoulée, les importations ont atteint une valeur de fr. 1,655.836,000, contre 1,634,889,000 fr. en 1896, soit 10,947,000 ou 1 % de plus, et les exportations de fr. 1,506,415,000, contre fr. 1,427,220,000 en 1896, soit fr. 79,195,000 ou 6 %, de plus.

Ces chiffres se rapportent au commerce spécial.

Les droits de douane perçus pendant l'année écoulée se sont élevés à fr. 45,897,199 contre fr. 46,663,609 en 1896, ce qui fait une diminution de fr. 766,410 ou 2 %.

Le mouvement maritime des ports belges a été à l'entrée de 8,251 navires et 7,973,381 tonnes, contre 7,844 navires et 7,483,206 tonnes, soit 437 navires et 490,175 tonnes de plus, et à la sortie de 8,209 navires et 7,927,650 tonnes contre 7,812 navires et 7,487,926 tonnes, ou 397 navires et 439,674 tonnes de plus en 1896.

Voici un tableau indiquant les échanges de la Belgique avec les principaux pays :

	Importations.	Exportations.
Allemagne..... Fr.	183.668.000	304.680.000
Angleterre.....	205.986.000	300.048.000
France	268.542.000	285.388.000
Pays-Bas	149.349.000	180.119.000

Le commerce extérieur de l'Espagne en 1897. — Le commerce extérieur de l'Espagne en 1897 s'est élevé, sans tenir compte des métaux précieux, à 649,006,349 pesetas à l'importation, et 753,076,187 pesetas à l'exportation, soit ensemble 1,402,082,536 pesetas, avec un excédent de 104,069,838 à l'exportation. Pour nous rendre compte des éléments qui forment ce total, nous allons les étudier séparément et en les comparant avec le chiffre atteint les années précédentes.

A l'importation, on trouve les matières nécessaires à l'industrie pour un total de 307 millions, les objets fabriqués avec 202 millions et les produits alimentaires avec 138 millions.

A l'exportation, les matières nécessaires à l'industrie pour 252 millions, les objets fabriqués pour 190 millions et les produits alimentaires pour 309 millions : c'est-à-dire qu'il y a un excédent de 171 millions sur les produits alimentaires, à l'exportation, un excédent de 12 millions sur les objets fabriqués et de 55 millions sur les matières nécessaires à l'industrie, à l'importation.

Si nous comparons à présent le commerce extérieur espagnol en 1897 avec celui des années précédentes, nous nous trouvons en présence des résultats suivants :

	Importations.	Exportations.
	—	—
1891.....	852	803
1892.....	663	663
1893.....	614	626
1894.....	645	576
1895.....	635	650
1896.....	597	752
1897.....	527	753

Les importations ont diminué de 325 millions et les exportations de 50 millions ulément.

La situation économique de l'Allemagne en 1897. — RAP-
PORT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE HAMBOURG SUR L'ANNÉE 1897. — Je reçois
un de nos sociétaires la communication suivante : « Je vous adresse ci-joint des
raits les plus intéressants d'un document d'une autorité incontestable : *le Rap-
t annuel de la Chambre de Commerce de Hambourg sur l'année 1897*. Ce
port est rédigé par des hommes rompus aux affaires et ayant à leur disposition
renseignements les plus complets, et vous reconnaîtrez que les aperçus sur la
itique économique de l'Allemagne y sont très intéressants.

SITUATION GÉNÉRALE DES AFFAIRES. — L'année 1897 peut être considérée comme
ne pour l'Allemagne au point de vue économique. L'activité, qu'on remarquait
1896 dans toutes les branches du commerce et de l'industrie, s'est maintenue
897 et dans certains cas a même augmenté. Cette situation eut pour résultat
gagner le rendement des chemins de fer, dont l'administration dut augmenter
atériel roulant. Le manque de wagons se fit vivement sentir dans les districts
striels.

Industrie hambourgeoise se développe comme le reste de l'industrie allemande,
contre le commerce de Hambourg eut souvent à souffrir des contre-coups de la
raise situation économique des pays d'outre-mer.

Le café est notre plus grand article d'importation, il en arrive annuellement environ pour 100 millions de marks (125 millions de francs), destiné surtout à la consommation du pays.

La récolte exceptionnellement bonne de l'année précédente avait fait baisser les prix moyens de cette denrée d'environ 30 %, cette saison le prix s'est encore abaissé d'environ 45 %. Ainsi le Good Average Santos, qui était coté 72 pfennig (90 c.) le 1/2 kilo, en janvier 1896, valait en janvier 1897 51 pfennig, soit 64 centimes la livre, et en décembre 1897, ce prix était tombé à 27 pfennig, soit 34 centimes !

Cette baisse de prix a fait subir de grandes pertes aux importateurs de notre place, mais le commerce général en a souffert, car cette situation des cours a diminué la prospérité des pays de production, ceux-ci ont réduit leurs achats, les entreprises où les capitaux allemands sont engagés s'en ressentent ainsi que le commerce d'exportation.

Pays d'outre-mer. — L'on désigne ordinairement en Allemagne, sous cette rubrique, les Deux-Amériques.

La mauvaise administration et les troubles intérieurs qui règnent dans la plupart de ces pays rendent la situation mauvaise, les achats diminuent et les dettes sont plus difficiles à recouvrer. Au Brésil, le Milrein qui valait 27 pence (2 fr. 80) en 1880, ne vaut plus que 7 pence (0 fr. 70) aujourd'hui. Au Venezuela, la récolte du café n'eut pas les effets désastreux qu'on voit au Brésil, mais l'État fut un instant sur le point de faire banqueroute. Au Nicaragua et Guatemala, la plupart des plantations appartiennent à des Hambourgeois, qui durent réclamer la protection d'un navire de guerre allemand contre les désordres politiques de ces contrées. Le Mexique jouit d'une situation plus satisfaisante : grâce à un gouvernement énergique, la fortune publique y augmente chaque jour.

L'extraction de l'argent y constituait jusqu'ici l'une des principales richesses du pays ; la baisse constante du prix de ce métal dirige les capitaux vers d'autres entreprises : des plantations de café, de tabac, etc., s'élèvent et de nombreux Allemands prennent part à ce mouvement.

En Uruguay, la révolution a fait subir des pertes considérables au pays. Dans la République Argentine, les sauterelles ont causé de grandes pertes aux agriculteurs, à telle enseigne que beaucoup ne payèrent point les machines agricoles ni tout ce qu'ils faisaient venir d'Europe ; le pays commençait à se relever des ruines d'il y a quelques années, mais il est maintenant arrêté dans sa convalescence économique ; heureusement la nouvelle récolte donne bon espoir. Au Chili, les affaires étaient très mauvaises, elles s'améliorent ; il faut espérer qu'un gouvernement économe des deniers publics donnera au pays de bonnes finances et que la réforme monétaire s'y accomplira sans encombre.

La mise en vigueur du tarif prohibitif des États-Unis de l'Amérique du Nord a rendu les affaires très actives dans le premier semestre 1897, on y importa surtout du sucre. Une récolte abondante donna beaucoup d'activité aux transactions intérieures de ce pays. Le nouveau tarif a déjà beaucoup d'adversaires que prédisent sa fin à courte échéance. On parle d'une guerre de tarif. Les Américains mirent sur les sucres un droit d'entrée égal à la prime d'exportation allemande, et ceci fait espérer que ce ne sera pas de sitôt que cette prime sera supprimée.

Il se fait sentir au Canada un courant d'opinions en faveur des produits de l'Angleterre et contre les marchandises des autres nations. La politique protectionniste des États-Unis fut une des causes de ce mouvement du Canada ; cette colonie accordait à contre-cœur la clause de la nation la plus favorisée à la Belgique et à l'Allemagne, parce que ces deux pays frappaient de droits élevés les produits canadiens importés chez eux. Le gouvernement canadien mit fin à cet état de

choses en dénonçant ces traités, l'Angleterre dut faire de même pour le 1^{er} juillet 1898.

Il est fort regrettable que la stabilité des relations commerciales de l'Allemagne avec l'empire colonial anglais soit ainsi discutée ; l'inquiétude du monde commercial des deux pays ne s'est pas encore trop fait sentir, ce qui ferait croire que chacun est persuadé que les relations économiques de ces deux empires sont trop importantes pour qu'ils soient troublés à la légère. Nous espérons donc que bientôt, les bases des relations commerciales seront fixées pour longtemps avec la Grande-Bretagne et ses colonies d'une part et l'empire d'Allemagne de l'autre.

Dans les autres parties du monde, les événements ont aussi eu une influence fâcheuse sur le commerce. La guerre gréco-turque occupa longtemps la politique et le commerce international. Au Maroc, les pirates sont toujours puissants et il serait temps que les États européens mettent un terme à cette situation d'un autre âge. Les Indes anglaises furent visitées par la peste et la famine, ce qui empêcha l'exportation des grains et même obligea à y envoyer des produits alimentaires.

Aux Philippines, une révolte longue et violente a fait subir aux affaires des pertes immenses. Par contre, en Extrême-Orient, les événements se sont montrés plus favorables. Le Japon victorieux se développe rapidement. Ce pays prend l'or comme base de sa monnaie et cette réforme monétaire est un gage sérieux que les affaires y seront saines et exemptes de fluctuations. Il ne faut pas perdre de vue la position que prend ce pays au point de vue maritime, il augmente sa flotte de guerre et sa marine marchande. La Compagnie japonaise de navigation : *Nippon Yusen Kaisha* a des lignes subventionnées qui viennent entrer en concurrence avec les lignes déjà existantes entre l'Europe et l'Extrême-Orient. Cette Compagnie prend désormais rang parmi les plus importantes du monde.

On peut aussi être satisfait de la situation en Chine, quoiqu'elle soit moins favorable qu'au Japon. Nous ne croyons pas que la prise de Kiao-Tcheou par la flotte impériale allemande soit un obstacle à nos relations commerciales ; au contraire, notre influence ne peut qu'y gagner.

Nos colonies se développent régulièrement. Dans la colonie du Cameroun, une plantation put cette année pour la première fois distribuer des dividendes à ses actionnaires. La confiance que le public acquiert dans des entreprises de ce genre est prouvée par la création récente de nouvelles Sociétés ayant le même but. Dans l'Afrique du Sud-Ouest, la construction d'un chemin de fer rend les relations plus faciles.

Dans le Sud-Est Africain la situation s'améliore, le développement de cette colonie souffre de plusieurs causes, surtout du manque de communications, et la construction de voies ferrées est à l'étude.

Il est très nécessaire que l'Empire fasse de grands efforts pour ouvrir nos colonies à la civilisation et pour les développer comme débouchés à notre commerce et à notre industrie. C'est de cette façon que nous trouverons une compensation aux débouchés que notre commerce a perdus ou qu'il est en train de perdre. Les colonies des autres nations protègent de plus en plus les produits de leur métropole, au détriment des produits étrangers. C'est pour ces motifs qu'il est désirable que l'Empire garantisse au moins le rendement des chemins de fer aux actionnaires des compagnies, s'il ne veut pas construire lui-même ces voies ferrées.

L'exportation allemande vers les pays extra-européens ne semble donc pas avoir diminué, malgré les nombreuses circonstances défavorables. Ceci est une preuve de la force de notre industrie et de l'énergie de nos commerçants ; mais il ne faut pas oublier que ce résultat n'a été atteint qu'en diminuant le bénéfice à l'extrême

et dans bien des cas le paiement des marchandises vendues ne fut obtenu qu'avec de grandes difficultés.

Les armements maritimes sont satisfaisants. Au commencement de l'année, le fret était très bon marché, mais en automne il monta rapidement, car il fallait beaucoup de navires pour transporter les grains. Pareil fait s'était produit l'année 1896. La ligne hambourgeoise-américaine a porté son capital de 15 à 45 millions de marks. En mai, en fêtant le cinquantenaire de sa fondation, cette Compagnie put annoncer qu'elle était la Compagnie la plus importante du monde au point de vue de capacité : ses 64 vapeurs ayant ensemble un tonnage de 241,507 tonnes enregistrées.

Enfin les transactions pour le sucre sont devenues encore plus solides à Hambourg. L'exportation du sucre brut et blanc se fait de plus en plus par notre port, les transactions augmenteraient même si l'on avait la place pour organiser le transit de ce produit sur de grandes dimensions.

Il est un fait caractéristique de l'importance de la Bourse de Hambourg dans l'industrie sucrière : sur toutes les Bourses du monde, les usages et contrats de notre place sont admis et l'on peut acheter en monnaies allemandes.

Voici, Monsieur, les passages les plus saillants de cet important rapport, qui embrasse d'un coup d'œil la situation générale des affaires, et s'il n'y est pas question spécialement de l'industrie textile, je ne crois pas qu'il soit pour cela moins intéressant, car tout se tient en affaires. »

ASIE.

Le commerce allemand à Kiao-Tchéou. — D'après l'*Allgemeine Marine und Handels Correspondenz* plusieurs négociants ayant déjà intérêts en Extrême-Orient sont entrés en négociations avec l'administration de la marine, à l'effet de créer des succursales à Kiao-Tchéou. Ils prévoient que la concurrence anglaise et américaine va chercher à prendre pied dans la nouvelle possession allemande et s'empressent d'obtenir avant elle des concessions de terrains sur le port, pour y construire des magasins et des comptoirs. Les intéressés sont dans la conviction que l'ouverture du port de Kia-Tchéou rendra plus active la pénétration des marchandises européennes dans l'intérieur de l'Empire.

Les maisons déjà établies à Tchéfou et à Tientsin estiment que ces ports souffriront du voisinage de Kiao-Tchéou ; elles sont décidées à fonder des succursales sur ce point, d'autant que la navigation à Tchéfou et à Tientsin est entravée par les glaces depuis le mois de décembre jusqu'en mars.

Une Société commerciale allemande pour la Sibérie. — Le journal italien *Bollettino delle Finanze* publie les renseignements suivants qui ont pour but de mettre une fois de plus en évidence les résultats que peuvent donner l'audace et la prévoyance jointes à l'esprit d'initiative, principal facteur de la richesse et de la puissance des nations.

Sous le nom de *Deutsche Sibirische Handels und Schiffahrts Gesellschaft*, il a été créé récemment à Hambourg, une Société de capitalistes, d'industriels et d'autres personnes de cette ville et du reste de l'Allemagne. Le but de cette association est de créer et de maintenir un trafic maritime régulier entre l'Allemagne et la Sibérie,

en utilisant les fleuves de l'Obi et de l'Yenisseï. Des personnes compétentes déjà au courant des entreprises commerciales en Sibérie ont promis leur concours.

De plus, la Société dont il s'agit se propose de développer les relations commerciales déjà existantes entre l'Allemagne et la région du fleuve Amour, et d'établir des agences commerciales à Moscou, Lioumen et Yenisseïsk, où seront réunies des collections d'échantillons de toutes les marchandises susceptibles d'être échangées contre les nouveaux produits sibériens.

L'initiative et l'esprit d'entreprise des Allemands se manifestent ainsi une fois de plus. Ils se montrent audacieux en cherchant à se créer de nouveaux marchés dans d'immenses territoires à peine ouverts à la civilisation et très peu peuplés et ils font preuve de clairvoyance en s'établissant les premiers dans ces régions qui, dans un avenir plus ou moins rapproché, sont destinées à devenir une nouvelle Amérique.

AFRIQUE.

Las Palmas. — Un rapport du Vice-Consul Mac-Lean, retardé pour des raisons quelconques, montre Las Palmas et environs sous un jour nouveau, et les représente comme un marché de valeur pour les produits anglais.

La valeur des transactions anglaises avec Las Palmas en 1896 se montait à £ 788,000 (importations et exportations). Les vaisseaux qui viennent faire charbon augmentant constamment, il y a lieu d'espérer un commerce plus considérable. C'est ainsi que la valeur des provisions fournies à ces navires a augmenté de 1895 à 1896, de £ 5,000.

L'Angleterre a exporté en 1896 pour £ 14,000 de plus qu'en 1895. Mais, soit à cause des troubles de Cuba et du mauvais temps qui a contrarié la moisson, ses produits manufacturés importés dont la valeur en 1895 était de £ 213,000, a descendu en 1896 à £ 162,000. En fait, l'Angleterre a importé 56,91 % du total général, et exporté pour 59 %. 66 % des navires faisant escale sont anglais, mais il y a lieu de remarquer l'augmentation des produits espagnols. Il y aurait beaucoup à faire pour briques et tuiles, tuyaux d'irrigation, etc., dont beaucoup sont employés, mais le tout est pour ainsi dire envoyé de la Méditerranée. La France et l'Allemagne tiennent ce marché, non pas à cause de la plus grande valeur de leurs produits ni de leur bon marché, mais parce qu'ils sont en contact avec les clients et adaptent leurs produits aux besoins de ceux-ci. Il en est de même pour les poteries. On se sert également à Las Palmas de *double portes*, que les Français et les Allemands connaissent et fournissent. Cela n'est pas une raison pour que les Anglais ne puissent faire de même, mais ils n'ont pas encore adapté leurs articles aux besoins de la population. Les Allemands, par exemple, ont le monopole des livraisons de pharmacie, parce qu'ils fournissent aux natifs des catalogues où sont adoptés les poids et monnaies du pays. Les allumettes, la verrerie, sont aussi des articles où l'Angleterre n'a pour ainsi dire pas part, quoiqu'elle soit mieux à même de lutter pour ces derniers, que tous ses rivaux, si seulement elle les adaptait aux goûts des habitants. On ne peut admettre le raisonnement de certains : « Pourquoi s'embarrasser de pareils clients, dans une petite île, alors que le reste du monde m'est ouvert ? » Ce raisonnement pêche par la base, car il est facile de remarquer que les goûts de ces habitants sont très similaires à ceux de leur pays d'origine, l'Espagne, et à ceux de toutes les colonies d'origine latine. Ce qui leur conviendra, conviendra également dans le Sud de l'Europe, dans l'Amérique du Sud et dans bien des îles. Voilà qui peut ouvrir des horizons aux manufacturiers anglais !

Les œufs d'Égypte. — De grandes quantités d'œufs sont importées actuellement d'Égypte, en presque totalité *via* Liverpool. Ceci est une toute nouvelle transaction qui semble prendre une grande extension, chaque vapeur arrivant en porte effectivement plusieurs centaines de caisses. Les œufs, quoique de petites dimensions, sont, paraît-il, débarqués en très bon état et fort frais, et l'on a réalisé d'excellents prix de vente, la moyenne atteignant environ 6 fr. 25 par centaine.

L'exploitation commerciale de l'Éthiopie. — Le *Times* annonçait il y a quelques jours que le gouvernement russe facilitait l'établissement d'une agence commerciale éthiopienne à Odessa. Des agences semblables doivent être établies dans les principales villes de l'Empire. Tandis que, de leur côté, les Russes préparent des établissements du même genre dans les principaux centres éthiopiens.

Les Anglais non plus ne restent pas inactifs sur ce terrain commercial en Éthiopie, où nous avons longtemps été les seuls et où nous restons encore les plus importants. Un groupe d'Anglais se disant les agents de lord Rothschild et évidemment bien munis d'argent étudient, paraît-il, en ce moment l'Éthiopie. Heureusement que nous avons su ne pas négliger ni laisser tomber en caducité la concession du chemin de fer de Djibouti à Harrar accordée par Ménélick à M. Lagarde. Cette œuvre capitale pour notre influence en Éthiopie est commencée : les dix premiers kilomètres du chemin de fer sont, annonce-t-on, terminés. Si notre activité ne se dément pas, le premier grand courant commercial de l'Éthiopie s'établira en notre faveur, et on sait combien il est difficile de déplacer les courants commerciaux une fois établis.

(*Bulletin du Comité de l'Afrique française*).

AMÉRIQUE.

Le commerce canadien. — Il est convenu que le Canada a pour la France des sympathies non pareilles. Ces sympathies toutefois ne s'affirment point sur le terrain commercial. Voici un passage d'un discours prononcé à un banquet de Montréal par le Consul général de France :

« Ainsi, nous sommes prêts à acheter « chez vous ». Serez-vous en mesure, de votre côté, de donner plus d'élan aux achats que vous ferez « chez nous ? » Ici je touche à un point délicat, et je sens que je vais mettre le pied sur un terrain brûlant... Vous avez tous lu les déclarations faites la semaine dernière à la Chambre des Communes d'Ottawa par M. le Ministre des Finances. Vous savez tous que, si rien d'ici là ne modifie ses projets, le gouvernement fédéral, à partir du 1^{er} août prochain, compte inaugurer un régime douanier qui, en conférant une détaxe de 25 % à tous les produits de la Grande-Bretagne, et aux produits de certaines colonies britanniques, aura pour effet inévitable de soumettre tous les produits non britanniques, tous les produits étrangers, par conséquent, à ce qui équivaudra dans la pratique, à une surtaxe de 33 %. « Trente-trois pour cent ! » Je constate, je n'apprécie pas, je critique encore moins. »

OCÉANIE.

Nouvelle-Calédonie. — *Situation économique.* — L'administration des Colonies a reçu un intéressant rapport de mission sur l'état actuel et sur l'avenir probable de notre colonie de Nouvelle-Calédonie.

Ce travail fait tout d'abord ressortir que les premiers essais d'introduction de

colons libres dans le pays ne remontent pas à plus d'une douzaine d'années. Les résultats furent d'abord peu satisfaisants. Les premiers émigrants avaient été mal recrutés, dépourvus des aptitudes professionnelles et surtout des ressources indispensables pour la mise en valeur d'une concession agricole. Ils furent bientôt découragés.

Quelques-uns cependant, plus énergiques et plus tenaces que leurs camarades, n'abandonnèrent pas l'entreprise, et de leurs efforts sortit la preuve de la merveilleuse fécondité des terres calédoniennes au point de vue de la culture du café.

L'élan est donné; il reçut une impulsion nouvelle de M. le gouverneur Feillet qui poursuit sans relâche l'œuvre du « peuplement sain » de la colonie.

Il existe actuellement, à Nouméa, un service de l'immigration. Le nouveau venu trouve, à son débarquement, un local mis gratuitement à sa disposition pendant la durée de son séjour à Nouméa. Il est reçu par le gouvernement, et une Société qui s'est donnée la mission de guider les colons, « l'Union agricole calédonienne », lui donne toutes les indications qui peuvent lui être utiles.

L'émigrant est ensuite conduit, par un agent de l'administration, dans le centre où se trouvent les lots entre lesquels il fera choix de sa concession. Il y existe généralement des abris provisoires qui sont utilisés jusqu'au moment où le colon pu se construire ou se faire construire une maison. C'est ordinairement une habitation en torchis, recouverte de feuilles de cocotiers ou d'écorces de miaoulis.

Ces travaux de première installation, ainsi que le défrichement des terres, sont habituellement confiés aux Canaques ou à des libérés.

Les observations recueillies au cours d'une visite des différents centres de colonisation, peuvent se résumer en une formule où triomphe une fois de plus l'éloquence du chiffre.

Les territoires offerts aux émigrants comprennent actuellement 8,830 hectares; nombre des familles qui y sont établies s'élève actuellement à 171; enfin les plantations existantes réunissent 610,000 pieds de café.

Il ne faut pas oublier que le mouvement d'émigration vers la Nouvelle-Calédonie a pris réellement quelque développement que depuis trois ans. Le résultat est nettement appréciable.

Il est apprécié, d'ailleurs, des colons eux-mêmes, qui se déclarent en général satisfaits de leur situation et pleins de confiance en l'avenir.

Maintenant, le capital de 5,000 fr. exigé des émigrants, constitue-t-il des ressources suffisantes pour mener à bien la valeur de la concession ?

Oui, si le colon est un cultivateur de profession, un paysan décidé à se livrer *même* aux travaux de culture et à s'imposer, au début, de réelles privations. — Non, s'il appartient à la catégorie des professions manuelles urbaines et surtout à celles des personnes auxquelles le travail manuel est étranger.

Fixer un chiffre exact par catégorie est impossible; mais pour l'élément non cultivateur, on peut considérer que le minimum des ressources doit être considérablement élevé.

La préoccupation du colon doit être en tout cas de ménager ces ressources. Et pour les ménager, en même temps que ses forces, il doit éviter d'arriver dans la colonie pendant la mauvaise saison, c'est-à-dire les mois de décembre, janvier et février, époque à laquelle les travaux sont généralement suspendus et toujours pénibles.

Les doléances des émigrants portent seulement sur deux points : la pénurie de main-d'œuvre et le manque de voies de communications. La main-d'œuvre locale, la main-d'œuvre indigène et celle des libérés ne donnent et ne donneront que des résultats médiocres.

Les Annamites et les Javanais introduits en Nouvelle-Calédonie sont, au contraire, des travailleurs appréciés, les Javanais surtout, en raison de la connaissance qu'ils ont de la culture du café. C'est à l'Indo-Chine et à Java que devront être empruntés les véritables auxiliaires de la colonisation.

Quant à l'amélioration des voies de communication, elle ne peut être poursuivie que lentement, ce sera surtout l'œuvre du temps. L'administration locale ne néglige pas, cependant, ce point si important, puisque le plan de campagne élaboré par elle, prévoit pour l'accès des centres créés, l'ouverture de 1,734 kilomètres de routes charretières de 2 m. 50 de largeur et de 768 kilomètres de pistes ou sentiers d'exploitation.

Il n'est pas possible de se prononcer dès maintenant sur les résultats de l'entreprise de colonisation agricole, les caféiers actuellement plantés ne devant commencer à produire que dans un an ou deux. Toutefois, quelques chiffres montreront la progression constante des exportations de café. En 1890, les quantités exportées s'élevaient à 32,800 kilog., soit une valeur de 65,000 fr. En 1896, elles étaient de 212,596 kilog., représentant 556,282 fr., et les six premiers mois de l'année 1897 donnent 98,634 kilog., soit une valeur de 200,669 fr.

La qualité du café calédonien est supérieure; elle prend rang immédiatement après le moka, et ses cours, cotés à Bordeaux, varient de 112 à 125 francs les 50 kilog.

Lorsque les centres nouvellement créés seront en plein rapport, la production actuelle sera presque doublée; on peut considérer qu'elle atteindra près de 400,000 kilog., avec une valeur de 1,000,000 de francs.

Mais, sans attendre ces résultats, les effets de l'émigration agricole se font sentir dès à présent dans la colonie. Il est permis de constater que les capitaux introduits par ces nouveaux colons peuvent être évalués sans exagération à 1,500,000 francs.

D'autre part, la valeur de la propriété territoriale s'est considérablement accrue. Pour n'en citer que deux exemples : 6 hectares plantés en café, acquis pour 6,000 fr. en juin 1893, se sont vendus 11,500 fr. le 23 novembre 1895; 3 hectares également plantés en café, achetés en 1886 pour le prix de 1,125 fr., vendus, le 24 octobre 1896, 14,000 francs.

Un point essentiel à fixer était la question de savoir si la colonie pouvait réellement disposer de territoires considérables qu'elle pût, dès maintenant, offrir aux émigrants. Le plan des travaux à entreprendre établit que 33,000 hectares de terres à culture et 141,000 hectares de terres à pâturages peuvent être disponibles. Ces chiffres s'augmenteront certainement par suite des nouvelles délimitations des cantonnements indigènes et de l'abandon de certaines réserves pénitentiaires.

Cet abandon d'une partie du domaine pénitentiaire, pour favoriser le peuplement sain de la colonie, ne sera qu'une compensation au discrédit que la transportation a trop longtemps fait peser sur la Nouvelle-Calédonie.

L'auteur conclut en constatant que les résultats acquis aujourd'hui font bien augurer du succès final des efforts tentés en vue de la colonisation agricole du pays.

(Revue coloniale).

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.



*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

x-Neuvième Année.



Tome Trentième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Procès-verbal des Assemblées générales :	
Assemblée générale du 22 juillet 1898	65
II. A. MERCHIER. — Une heureuse initiative	70
III. Grandes Conférences de Lille :	
E. GUILLOT. — La découverte du Niger (<i>suite et fin</i>)	77
OVIGNEUR. — La Russie (<i>avec Phototypies, suite et fin</i>)	90
IV. Les Excursions de la Société de Géographie de Lille en 1898 :	
G. HOUBRON. — Au Mont des Cats et à Bailleul	111
V. Éphémérides de l'année 1897	116
VI. Faits et Nouvelles géographiques :	
I. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.	
Europe	117
Asie	120
Afrique	125
Amérique	126
Océanie	127
II. — Généralités	128

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs; Prix du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

La Société n'est pas responsable des opinions émises par les
Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

*Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour
les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires
peuvent disposer.*

*Les lettres concernant la partie financière doivent être
adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint,
44, rue Grande-Chaussée, à Lille.*

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 22 Juillet 1898.

Présidence de M. ÉDOUARD VAN HENDE, Vice-Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Leburque, Merchier, Beaufort, Dupont, Dr Vermersch, prennent place au Bureau.

Le procès-verbal de la précédente Assemblée générale a été publié dans le Bulletin de Mai.

Adhésions nouvelles. — Depuis le 20 Mai, le Comité a admis 43 membres nouveaux. La liste en est publiée à la suite de ce procès-verbal.

Excursions. — Nos Excursions sont toujours en faveur parmi nos Collègues.

2 Juin. — Visite des Facultés catholiques. — *Directeurs* : MM. Beaufort et Dr Eustache.

12 Juin. — Bergues ; les Moëres ; Dunkerque. — *Directeurs* : MM. le Dr Vermersch et Decramor.

16 Juin. — Visite aux carrières de Soignies. — *Directeurs* : MM. Thieffry et Decramor.

23 Juin. — Visite du Monastère du Mont des Cats. — *Directeurs* : MM. P. Desombes et Beaufort.

27 Juin. — Visite du Monastère du Mont des Cats. — *Directeurs* : MM. Van Troostenberghe et Dr Vermersch.

28 Juin. — Visite du Monastère du Mont des Cats. — *Directeurs* : MM. Thiébaut et Ravet.

30 Juin-7 Juillet. — Luxembourg ; Coblenz ; Francfort ; Wiesbaden ; Rudesheim ; Cologne ; Aix-la-Chapelle ; Bruxelles. — *Directeurs* : MM. Godin et P. Desombes.

3 Juillet. — Audenaerde ; le Mont de Lenclud. — *Directeurs* : MM. Fernaux et Godin.

13-18 Juillet. — Bruxelles ; Liège ; Seraing ; Chaudfontaine ; Spa ; Namur ; Han-sur-Lesse (Grottes) ; Rochefort ; Dinant ; Namur ; Bruxelles. — *Directeurs* : M. Van Troostenberghe et Rollier.

16-23 Juillet. — Les Vosges et le Jura ; Nancy ; Gérardmer ; La Schlucht ; Le Hohenek ; La Bresse ; Bussang ; Belfort ; Besançon ; les Grottes d'Osselles ; Mor-teau ; Les Brenets ; Le Saut du Doubs. — *Directeurs* : MM. Fernaux et Calonne.

Lauréats du Prix Danel. — MM. Cantineau et Godin ont bien voulu guider à Boulogne-sur-Mer les lauréats du Prix Danel. — M. Farjon, l'honorable Président de la Société de Géographie de Boulogne, leur a fait un excellent accueil et les a guidés dans la visite de son importante manufacture de plumes métalliques.

Bibliothèque. — L'extension donnée aux rayons de notre Bibliothèque nous permettra de caser longtemps, sans crainte d'encombrement, les nombreux volumes que nos généreux collègues continueront à lui envoyer.

La liste des dons et achats figure à la suite de ce procès-verbal.

Congrès. — M. Quarré-Reybourbon a représenté notre Société au Congrès de la Société d'Archéologie de Bourges qui s'est ouvert le 12 de ce mois.

M. Lecocq la représentera au Congrès de l'Association française pour l'Avance-ment des Sciences qui se réunira en Août, à Nantes.

Topographie. — La clôture du Cours de Topographie a eu lieu le 21 Juillet. Des remerciements seront adressés à M. le Lieutenant Lemayeur et M. le Sous-Lieutenant Debord qui l'ont professé avec autant de zèle que de compétence.

Distinctions honorifiques. — Plusieurs de nos Collègues ont obtenu des distinc-tions honorifiques : MM. Cavo, Instituteur à Lille et Damien, à Valenciennes, ont été nommés Officiers de l'Instruction publique.

Au Congrès d'Archéologie de Bourges, M. Quarré-Reybourbon a été proclamé titulaire d'une des Médailles en vermeil, pour l'ensemble de ses travaux et ses soins à recueillir les souvenirs lillois.

Nécrologie. — M. Souillart, Professeur d'Astronomie à la Faculté des Sciences de Lille, un de nos Collègues de la première heure.

Vasco da Gama. — Notre Président a reçu divers journaux portugais contenant des comptes rendus sur la Séance solennelle organisée par notre Société à l'occasion du 4^e centenaire de Vasco da Gama. (Conférence du Dr Eduardo d'Avellar) (1).

Dunkerque. — La Société de Géographie de Dunkerque a annoncé qu'elle publierait désormais un Bulletin trimestriel spécial pour sa section. Son premier numéro est daté du 15 Juin.

(1) L'O *Nação* de Lisbonne s'exprimait ainsi :

- » Le Centenaire de l'Inde à Lille.
- » Le dimanche 15 Mai, M. le Dr Eduard d'Avellar a fait à la Société de Géographie de Lille une remar-quable Conférence fréquemment applaudie sur Dom Vasco da Gama, pour célébrer le 4^e centenaire de la découverte de l'Inde.
- » Réjouissons-nous de la part vraiment sympathique que le Président de la Société de Lille, qui est en même temps Vice-Consul de Portugal, a prise dans la célébration du Centenaire de notre illustre
- » Navigateur, et faisons des vœux pour la prospérité de cette Société. »

Secrétariat. — Pour des motifs de santé, M. Jusniaux vient de résigner ses fonctions à la Société.

L'Assemblée s'associera certainement aux regrets déjà exprimés par le Comité d'Études à propos de la retraite de M. Jusniaux qui, immiscé pendant dix années aux travaux de la Société, s'y était créé de nombreuses sympathies.

Communication. — M. Dupont, notre distingué Collègue de la section de Roubaix, fait une causerie sur l'enseignement commercial en Allemagne.

L'auditoire, composé de nombreux négociants et industriels, a ratifié par ses chaleureux applaudissements le choix heureux qu'avait fait notre Collègue du sujet de sa très instructive et intéressante causerie dévoilant les fructueux procédés employés au delà du Rhin.

La Séance est levée à dix heures.

MEMBRES ADMIS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 20 MAI 1898 :

N^{os} d'ins-
cription.

3307. MOTTEZ (Paul), 18, rue des Fleurs.
Présenté par MM. *Fernaux et Léon Lefebvre.*
3308. COUPEZ, officier d'administration, 7, rue Nicolas-Leblanc.
Hocquet et Beaufort.
3309. DECOSTER (R. P.), 73, rue des Stations.
Helluy et Charbonnet.
3310. VAN HEDDEGHEM, fabricant de chaises à Halluin.
Meesmaeker et Rollier.
3311. SOYEZ fils, fabricant, 41, rue des Ponts-de-Comines.
Miquet-Pottier et Beaufort.
3312. LECLERCQ (Gustave), filateur, 45, rue Jean-Sans-Peur.
Eeckman et Van Troostenberghe.
3313. DUBREUCQ (Achille), 44, rue Neuve, Mons-en-Barœul.
R. Thiebaut et Fernaux.
3314. LORIDANT-DUPONT, fabricant de linge de table à Halluin.
Van Troostenberghe et P. Santenaire.
3315. WALBECQ (M^{lle} Marthe), chez M. Bouchery, à Pérenchies.
Bouchery et Van Troostenberghe.
3316. LEGRAND (Fernand), propriétaire à Marcq-en-Barœul.
Savary et Rollier.
3317. WATELET, directeur-administrateur de la tuilerie de Pottelberg, à Halluin.
Van Troostenberghe et Loridant-Dupont.
3318. VAAST (Armand), fondeur, 25, rue de Valenciennes.
Van Troostenberghe et Planche.
3319. CONSTANT (Eugène), ingénieur, 45, rue de Turenne.
Van Troostenberghe et Beaufort.
3320. DEFRETIN (E.), fabricant de toiles, à Halluin.
Van Troostenberghe et Beaufort.

N^{os} d'ins-
cription.

MM.

3321. LEMAITRE-DEMEESTÈRE et fils, fabricants de toiles, à Halluin.
Van Troostenberghe et Eeckman.
3322. NADERMAN (M^{me} Veuve Charles), rentière, 32, rue Cortemberg, Paris.
H. Beaufort et Guitton.
3323. TESSE (Victor), négociant, 9, place Richebé.
Achille Lefebvre et François Lefebvre.
3324. LAMOOT, professeur, 85, rue Solférino.
Dr Vermersch et Van Troostenberghe.
3325. SALOMÉ (Élie), boulanger, 36, rue Négrier.
Clacyman et M^{me} Hachet.
3326. BERTON, rentier, 30, rue du Chauffour.
Fauveau et Delrue.
3327. HENEAUX, adjoint au maire de Marquette.
Dr Vermersch et Ed. Verley.
3328. PEUCELLE (Jules), négociant, 109, rue de Paris.
Louis et Edmond Vanbutsele.
3329. LELEU (Alphonse), employé, 39, rue Thiers.
Van Troostenberghe et Dehée.
330. GRUGEON (Henri), employé, 97, rue d'Esquermes.
Van Troostenberghe et Eeckman.
331. DELÉCAUT (Adolphe), employé, 20, rue de Canteleu.
Van Troostenberghe et Eeckman.
3332. SMAGGHE, conducteur spécial des Watteringues, rue de la Gare, Dunkerque.
Dr Vermersch et Decramer.
3333. DUPONT-GRUES, 1, rue de la Chaumbré-des-Comptes.
Thieffry et Hazard.
3334. DESOUBRY (M^{me} Voue), 18, Grand'Place.
M^{me} Veuve Parent et M. Godin.
3335. WALBECQ, 16, rue de l'Hôpital-St-Roch.
Bouchery et P. Santenaire.
3336. CLAEYS (Arthur), voyageur de commerce, à Seclin.
Humbert-Delobel et Hagelstein.
3337. DRAMAIX (Adolphe), voyageur de commerce, 15, rue St-Firmin.
Humbert-Delobel et Hagelstein.
3338. LÉBOUCQ (Paul), adjoint au maire de Templeuve.
Hazard-Thieffry et Maurice Thieffry.
3339. FLAMENT (Achille), employé, rue Faidherbe, St-André.
Van Troostenberghe et P. Santenaire.
3340. LEMAITRE-BIGO, 16, rue du Molinel.
H. Beaufort et Muurice Fontaine.
3341. DELEPOULLE (Louis), entrepreneur, 38, rue d'Arras.
Deflandre-Bourdain et Mader.
3342. DEFIVES (Charles, fils), négociant, 77, rue Gantois.
Van Troostenberghe et P. Santenaire.
3343. CONTAL, architecte-paysagiste, 9, rue St-Firmin.
Van Troostenberghe et H. Beaufort.
3344. LELEU (Gustave), libraire, 11, rue Neuve.
Godin et H. Beaufort.
3345. POLLET (Julien), représentant, 62, rue de Gand.
Godin et H. Beaufort.

N^o d'ins-
cription. MM.

3346. WAGNIER (Charles), huissier, 26, rue Fontaine-del-Saulx.
Élisée et Émery Layaïsse.
3347. PENNEQUIN, 27, rue Caumartin.
Bouchez et Van Troostenberghe.
3348. SELOSSE (Théophile), négociant, 7, rue de Cassel, Roubaix.
Demilly et Deucaeghenacre.

LIVRES, CARTES ET PHOTOGRAPHIES
REÇUS OU ACHETÉS POUR LA BIBLIOTHÈQUE DEPUIS MAI 1898 :

1^o DONs.

2084. Le Congrès international de Bruxelles en 1897. Compte rendu officiel. Bruxelles, 1898. — Don du gouvernement belge.
2086. L'Auvergne, guide trimestriel publié par le syndicat d'initiative de Clermont-Ferrand, 1898. — Don du syndicat.
2087. Statistique générale de la France. Année 1895. Paris, Imprimerie Nationale, 1898. — Envoi du Ministère des Postes et Télégraphes.
2088. Les gîtes de phosphate de chaux du Nord de la France, par M. Gosselet. Lille, Liégeois. — Don de l'auteur.
2089. Discours prononcé par M. Gosselet à la Société des Sciences. Lille, Danel, 1881. — Don de l'auteur.
2090. Les schistes des environs de Philippeville et des bords de l'Ourthe, par M. Gosselet. Lille, Six. — Id.
2091. Notice sur d'Omalius d'Halloy, id. — Id.
2092. Description géologique du canton de la Capelle, id. — Id.
2093. Hydrographie des environs de Laon, id. — Id.
- 2093 bis. Les collines de l'Artois, par M. Gosselet. Lille, Danel, 1893. — Don de l'auteur.
2094. Note sur la coupe du canal d'Audruick, par M. Gosselet. Liégeois-Six. — Don de l'auteur.
2095. Sur les couches à nummulites laevigata dans le Nord de la France, par M. Gosselet. Meulan, 1874. — Don de l'auteur.
2096. L'étage éocène inférieur dans le Nord de la France et en Belgique, par M. Gosselet. Meulan, 1874. — Don de l'auteur.
2097. Mouvement du sol de la Flandre, par MM. Gosselet et Rigaux. Lille, Six, 1878. — Don de M. Gosselet.
2098. Géologie élémentaire du département du Nord, par M. Gosselet. Lille, Liégeois, 1880. — Id.
2099. Géographie physique du Nord de la France, par M. Gosselet. Lille, Liégeois-Six, 7 fascicules. — Don de l'auteur.
2100. Excursion dans les tranchées du chemin de fer de Cambrai au Quesnoy, par M. Gosselet. Lille, Six. — Don de l'auteur.
2101. Mémoires de la Société des Sciences, de l'Agriculture et des Arts de Lille. V^e série, 6 volumes. Danel, 1895 et 1896. — Don de la Société des Sciences.

2105. La campagne de Vendôme et la prise de Vendôme (décembre 1870). Traduit de l'allemand. Vendôme, 1898. — Don du « Carillon de Vendôme ».
2108. En Tyrol, par Maurice Grandjean. Lille, Desclée, 1893. — Don de M. Houbron.
2109. Le Dauphiné, livret-guide publié par le syndicat d'initiative de Grenoble. 1898. — Don du syndicat.
2118. Le Sud de la Tunisie, manuscrit par le capitaine Rebillot. Bab el Oued, 1885. — Don du R. P. Foissat.

3° ACHATS.

2082. Les Français d'aujourd'hui. Types sociaux du Midi et du Centre, par E. Demolins. Firmin-Didot, 1898.
2083. Guides Joanne. Belgique et duché de Luxembourg. Hachette, 1897.
2085. A travers l'Angleterre industrielle et commerciale, par E. Deiss. Guillaumin, 1898.
2101. Délimitation du flamand et du français dans le Nord de la France, par E. de Coussemaker. Dunkerque, 1857.
2102. Promenades lilloises, par F. Chon. Lille, Danel, 1888.
2104. La Russie. Impressions et portraits par Armand Silvestre. Paris, 1892.
2106. Ypres. Guide illustré du touriste. Liège, Bénard.
2107. Le voyageur en Belgique. Liège, Bénard.
2110. Zizags en Bretagne, par H. et G. Dubouchet. Paris, Lethieulleux, 1894. In-4° illustré, avec gravures.
2111. La Flandre à vol d'oiseau, par Heury Havard. In-4° illustré. Bruxelles, Rogez, 1884.
2113. La campagne de l'armée du Nord en 1870-1871, par le général Faidherbe. Dentu, 1872.
2114. Les ancêtres des Flamands de France, par P. Derode. Lille.
2115. Un voyage à Calais, Guines, Ardres et St-Omer en 1682. Traduit de l'anglais par C. Landrin. Paris, Picard, 1893.
2116. La vie dans le Nord de la France au XVIII^e siècle, études, scènes et récits par René Minon. Paris, Lechevalier, 1898.
2117. Nos Africains, par Harry Alis. Hachette, 1894. Grand in-8°, illustré.
2119. Voyage en France, par Ardouin-Dumazet. 15^e et 16^e séries.

UNE HEUREUSE INITIATIVE

Établissement d'un Cours de Géographie PRATIQUE à Roubaix.

Dans sa remarquable conférence à notre Séance solennelle, M. Chailley-Bert nous a démontré la nécessité d'une géographie spé-

ciale et pratique à l'usage des hommes de bonne volonté, désireux de faire œuvre utile aux colonies. C'est en s'inspirant d'idées analogues, mais adaptées aux exigences locales, que le Comité de la Société de Géographie de Roubaix a fondé un *Cours de Géographie commerciale* avec une méthode très originale et des procédés nouveaux.

Tout d'abord, les Roubaisiens ont rompu nettement avec ce que j'appellerais volontiers l'école. De la description même du pays, ils ne veulent retenir que l'indispensable. Point de science surtout : un commerçant n'en a cure et ce sont des commerçants qu'il s'agit de former. Toute la question est de savoir ce que nous pouvons faire dans les pays étrangers. Quels sont les moyens de nous y rendre, quels sont le prix et la longueur du voyage. Une fois arrivés dans le pays quels produits y trouvons-nous. Parmi ces produits quels sont ceux susceptibles d'être expédiés en France, mais, par contre, quels sont les produits français capables de trouver leur placement dans le pays. Quelle est la situation commerciale de la place et son degré de solvabilité. Quelles sont les concurrences à combattre et les moyens d'en triompher. Quels sont les usages de la place, les maisons de banque et institutions de crédit. Quelles exigences douanières. Quelles précautions pour les emballages et dimensions de colis. Voilà quelques points du programme à développer.

Mais où trouver les réponses nettes, précises, *pratiques*, à ce questionnaire. Là commence la difficulté : car seuls les négociants qui ont fait la place et qui ont été dans le pays ont qualité pour fournir ces réponses. Dans le cours à fonder, le professeur est peu de chose. C'est avant tout un homme de bonne volonté qu'il faut trouver : un homme qui fasse abnégation de lui-même, qui renonce à ses idées acquises et qui consente à retourner à l'école pour apprendre ce qu'il enseignera à ses élèves. Ses maîtres seront les négociants dont je parlais tout à l'heure et qui devront se mettre à la portée de leur auditeur, lequel, dans le début du moins, ne sera pas familiarisé avec la langue technique du commerce, devra multiplier les demandes d'explications et de renseignements. Ces négociants devront rompre avec cette pratique routinière qu'ont beaucoup de leurs confrères de se renfermer dans un silence prudent sur tout ce qui concerne les affaires de la maison : ils devront souvent donner des indications qui pourront servir à des concurrents. C'est donc plus que de la patience, c'est de l'abnégation qu'on leur demande.

Tout cela n'a pas été pour effrayer le Comité de Roubaix qui a

décidé la fondation du Cours. Avec un esprit pratique remarquable, il a décidé que ce Cours serait payant, parce qu'on est tout porté à dédaigner ce qui est offert pour rien. Il a donc fixé une rétribution, modique à la vérité, mais suffisante pour empêcher les défaillances et les désertions ; suffisante surtout pour écarter les amateurs, les auditeurs en quête d'une distraction. C'est dans ces conditions que sans bruit ni tapage, le Cours a été ouvert.

Les organisateurs ont eu la bonne fortune de trouver une légion de ces industriels et négociants intelligents, prêts à fournir tous les renseignements souhaités ; et ils ont trouvé un excellent professeur en M. Lefebvre, professeur à l'École primaire supérieure, qui a apporté à l'accomplissement de son œuvre un dévouement rare, une remarquable faculté d'assimilation et de précieuses qualités d'agent de transmission, car il fallait tout cela pour réussir. Et maintenant je ne crois mieux faire que de citer *in extenso* le rapport qu'il a adressé à M. Oscar Leburque, le Président de notre section de Roubaix.

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» Nous avons l'honneur de vous apporter quelques renseignements ou réflexions sur le Cours de géographie commerciale.

» Le Cours a consacré seize séances à l'étude de La Plata. Des renseignements ont été donnés sur les aptitudes et les richesses du pays, sur les populations et les mœurs, sur les progrès de la civilisation agricole, industrielle et commerciale, sur les relations avec l'Europe, particulièrement avec la France et notre région, sur la situation matérielle et légale de l'étranger immigrant et les qualités qui sont le plus sûr garant du succès en Argentine.

» Ces renseignements ont été puisés à différentes sources. Les ouvrages spéciaux sur l'Argentine ont été consultés. La Chambre de commerce a mis à notre disposition les volumes de sa bibliothèque, les Bulletins de Chambres de commerce françaises à l'étranger, entre autres celui de la Chambre de commerce française de Buenos-Ayres, M. Gilbert Sayet, secrétaire, nous a très aimablement fait profiter du savoir qu'il puise dans une fréquentation quotidienne de nos négociants et des principaux organes économiques.

» Les administrations des postes et télégraphes, du chemin de fer, nous ont aussi documenté sur certaines questions ; la maison Fréval Libon nous a ouvert ses archives pour ce qui concerne les grandes

Compagnies de navigation maritime. Les négociants auxquels nous nous sommes adressé nous ont renseigné de la façon la plus consciencieuse : M. Henri Selosse a même consenti à répondre à un questionnaire précis sur des points qui resteraient obscurs ou vagues sans la documentation de quiconque a vu. Vous-même, Monsieur le Président, avez fouillé partout et nous avez communiqué de précieuses trouvailles. Nous n'oublions pas que M. Dupont, qui, explorant les journaux économiques allemands, nous a mis entre les mains, traduits dans un français lumineux, des détails que les Allemands d'Outre-Océan communiquent à leurs compatriotes de la métropole. Que tous soient assurés de notre gratitude et de la reconnaissance de nos élèves : ils ont particulièrement goûté ces détails pris dans la réalité de la vie.

» Si nous rappelons les noms de ces collaborateurs bénévoles, c'est pour permettre aux amis du Cours d'applaudir à d'excellentes interventions ; c'est encore que nous voyons dans ce concours étranger la condition même de l'intérêt et de la vie du Cours. — Roubaix possède un noyau considérable de négociants et d'industriels qui ont visité ces pays sur lesquels nous devons attirer l'attention ; leurs mémoires sont pleines de matériaux précieux qu'il faudrait mettre en œuvre. Pourquoi n'avons-nous pas un organe centralisateur de ces documents économiques qui sont partout et qu'on trouve si malaisément ?

» Pourquoi nos Roubaisiens ne mettent-ils pas plus souvent « la main à la plume », pour nous enseigner dans les journaux locaux cette géographie qu'on ne trouve dans aucun livre et qui est faite des mille riens que l'industriel et le commerçant doivent connaître ? On nous reproche d'être des « casaniers » incurables. Le mal n'est pas aussi grand qu'on le dit et il en est beaucoup parmi nous qui ont quelquefois perdu pendant longtemps de vue les horizons français, mais nous agissons comme si l'accusation était exacte.

» Nous faisons un mystère de nos découvertes et de notre savoir quand il faudrait armer et initier de nombreux bataillons d'exportateurs. Nous nous confignons dans nos petits intérêts égoïstes quand il est nécessaire de créer, par une action commune et une étroite solidarité, de larges courants au commerce national. Que tentons-nous pour faire naître et susciter de fortes vocations ? Appelons-nous assez l'attention de nos jeunes gens sur cet organisme colossal qu'est Roubaix en relations avec le monde entier ? Travaillons-nous à développer le patriotisme local, l'amour de la puissance roubaisienne en montrant ce qu'il y a de vie, de richesse, d'avenir dans notre ville si nous avons

du savoir et du savoir-faire, de l'initiative et le soin de rester au niveau de nos redoutables adversaires ? Essayons de prouver que Roubaix vaudra ce que voudront les Roubaisiens et que sans énergie notre ville est condamnée à dépérir et à disparaître, écrasée par la concurrence des villes mieux défendues ?

» Nous insistons à dessein, Monsieur le Président, sur le profit général qui résulterait d'une mise en commun des sciences et des expériences particulières. Nous croyions qu'il était facile de réunir des documents. Nous nous trompions. Il y a partout des mines précieuses de renseignements, mais elles sont inexploitées. Tout est à faire à ce point de vue pour la centralisation et la vulgarisation.

» L'enseignement a été donné sous forme de *causeries*, appuyées de *statistiques* isolées ou comparées, et de *lectures*. Les élèves prenaient librement les notes qu'ils rédigeront ou développeront ensuite à leur loisir. Ce procédé a des avantages : il économise le temps, il exige, ce qui est toujours profitable, une somme plus grande de travail personnel. Mais il a aussi des inconvénients : s'il économise le temps du maître et lui permet de fournir de plus longues étapes, il demande beaucoup à l'élève. Les habitués du Cours ont presque tous des journées très remplies : on ne peut donc leur demander trop sans risquer de les décourager et d'amener des désertions. De plus, il est parfois peu commode de résumer les conclusions qui résultent de l'examen des statistiques et d'extraire la quintessence des lectures. Il faut, pour réussir, outre le temps, des habitudes d'esprit et de travail qu'on ne trouve pas toujours chez tous les élèves.

» Ne serait-il pas préférable d'adopter un système mixte qui ferait alterner la dictée d'un court résumé et l'exposé du maître. Ce serait plus banal ; ce serait peut-être plus profitable. En tous cas, le résumé serait d'un utile secours pour les élèves d'arrière-garde. Les résumés qui nous seront remis nous renseigneront sur le plus ou moins d'opportunité qu'il y aurait à seconder les élèves dans leur travail de rédaction.

» Les *lectures* ont été fort goûtées. Elles coupent l'exposition. Elles sont d'intéressants arguments à l'appui des thèses défendues. Pourquoi nos négociants qui rencontrent un article intéressant dans leurs journaux ou dans leurs revues ne les adresseraient-ils pas où il serait convenu ? La besogne serait presque nulle et le profit très grand.

» Les *statistiques*, bien difficiles à réunir quoiqu'il y en ait partout, parlent une langue brutale qu'il est bon d'entendre souvent. Il s'en

dégage certaines lois qu'il faut connaître. Seulement la confusion naît vite de l'entassement et de l'enchevêtrement des chiffres. Nous avons cru que le travail relatif aux statistiques serait plus clair s'il se résumait et prenait une forme concrète dans des graphiques très simples. Nous avons constaté que les élèves y ont suivi avec intérêt les fluctuations économiques.

» Si les statistiques sont résumées sur les graphiques, les renseignements généraux sur le pays étudié sont réunis dans une *carte*. Nous espérons qu'une dizaine de tracés cartographiques sérieux mériteront d'être mis sous les yeux du Comité. Les élèves, qui disposaient de quelques heures par semaine, se sont mis à l'œuvre avec un remarquable bon vouloir. Beaucoup ont sacrifié une partie de leurs dimanches. Le mérite est d'autant plus grand, que l'installation du local que la ville a bien voulu nous donner, très suffisante pour les causeries, ne l'est plus quand il s'agit des tracés cartographiques.

» 29 élèves âgés de 15 à 34 ans se sont fait inscrire. Tous suivent au moins un cours de langue étrangère. Vous aurez une idée de la fréquentation générale quand vous saurez que 21 auditeurs se retrouvaient aux dernières séances.

» En somme, nous croyons qu'un Cours de géographie commerciale doit et peut vivre dans une ville comme Roubaix. A part de rares exceptions, nos jeunes gens ont un horizon économique trop borné. Pourquoi ne savons-nous pas donner, au sport par excellence, celui qui assouplit et développe l'esprit et fait des hommes intelligents et pratiques, un peu de ce temps énorme qu'on donne aux sports « inférieurs » ? Des muscles, c'est bien ; mais une cervelle bien faite et l'art de s'en servir, c'est mieux. Ceux qui ont entrepris de régénérer la race par « les gymnastiques » quelles qu'elles soient, font d'excellente besogne, à la condition toutefois qu'ils ne nuisent pas à l'éducation des caractères et des volontés.

» Les événements se précipitent autour de nous avec une rapidité inouïe : la mer ténébreuse qui effrayait Colomb il y a cinq cents ans est aujourd'hui l'Atlantique avec un grand carrefour de la circulation internationale. — Cinq cents ans, qu'est-ce dans la vie des peuples ? Un instant. Que ceux qui ont en main les destinées de notre ville comptent les centres ruinés pendant ces cinq siècles par la lutte économique. Ils verront combien il est nécessaire de marcher de l'avant, de combattre en première ligne et de s'assurer, par la valeur des soldats préparés, une large part de butin. »

On voit par ce rapport que tout l'effort de l'année a porté sur la région de La Plata. L'année prochaine ce sera le tour d'un autre pays et ainsi de suite. Je verrai très certainement les travaux remis par les auditeurs du Cours et je me ferai un devoir d'en dire mon sentiment à nos lecteurs, ce sera l'objet d'un article.

Pour le moment, je veux seulement faire remarquer que ce genre de Cours est depuis longtemps usité en Allemagne : c'est ce qui ressort d'une très intéressante communication que M. Dupont nous a faite à notre Assemblée générale. Avec leur génie pratique, nos rivaux ont très bien compris ce que la géographie pouvait leur fournir pour les aider dans la lutte commerciale qu'ils ont engagée sur tous les points du globe. C'est cela qu'ils ont pris pour l'enseignement dans leurs écoles de commerce, et pas autre chose.

Cette tentative *toute pratique* de nos confrères de Roubaix mérite d'autant mieux d'être signalée que l'École géographique actuelle semble prendre en dédain ces aspirations vulgaires pour verser dans l'abstrait : elle devient scientifique à outrance de façon à décourager les profanes et à devenir l'apanage d'un petit nombre d'initiés : c'est ainsi que se forment les chapelles fermées. La Géologie, longtemps et très injustement dédaignée, est en train de prendre sa revanche : « la maison est à moi, c'est à vous d'en sortir », dit-elle. On la voit tout envahir, à tel point qu'elle se substitue à la Géographie elle-même avec M. de Lapparent. Je suis le premier à reconnaître que la Géologie a une place légitime en géographie ; elle constitue un chapitre important, mais enfin ce n'est qu'un chapitre. Ce n'est pas tout que de connaître le sous-sol, il faut savoir ce qui est dessus : si la Géographie se désintéressait de ce qui peut aider aux transactions et au commerce, elle se cristalliserait, elle perdrait sa raison d'être aux yeux du plus grand nombre : elle ferait une sorte de faillite. — La Géographie commerciale comme l'ont comprise nos amis de Roubaix constitue un chapitre aussi important que le chapitre Géologie, et c'est pourquoi j'ai écrit en tête de cet article : *heureuse initiative !*

A. MERCHIER.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA DÉCOUVERTE DU NIGER

Suite et fin (1).

Conférence faite en 1897 devant la Société de Géographie de Lille

Par M. E. GUILLOT,

Ancien Secrétaire-Général, Membre d'Honneur de la Société de Géographie de Lille,
Professeur agrégé d'Histoire et de Géographie au Lycée Charlemagne,
Secrétaire de la Société de Géographie commerciale de Paris,
Officier de l'Instruction publique.

FAIDHERBE. L'administration de Faidherbe au Sénégal est trop connue, surtout des membres de la Société de Géographie de Lille, pour que nous ayons l'intention de la retracer ici.

Qu'il nous suffise de rappeler brièvement qu'après avoir fixé, par une guerre sans trêve ni merci, les Maures sur la rive droite du Sénégal, anéanti sous les murs de Médine (1856), le soulèvement musulman dirigé par El Hadj-Omar, l'illustre gouverneur du Sénégal avait fondé Dakar, Rufisque, placé divers États comme le Cayor sous le protectorat français et affirmé le premier avec netteté et conviction la nécessité de créer une route de pénétration du Sénégal au Niger, jalonnée de postes militaires et de comptoirs commerciaux qui permettrait peu à peu à l'influence française de s'étendre dans le Soudan.

Pour préparer l'exécution de ce grand projet dont il fut l'initiateur, Faidherbe avait aussi organisé diverses missions : le lieutenant Lam-

(1) Voir tome XXVIII, 1897, page 262 ; tome XXIX, 1898, page 237.

bert parcourut le Fouta-Djalou et traita avec les chefs du pays. Le lieutenant Pascal visita le Bambouk. Enfin le lieutenant Mage, accompagné du D^r Quintin, entreprit de relever le tracé de la future route entre le Haut-Sénégal et le Haut-Niger et de décider Ahmadou, sultan de Ségou, à seconder l'extension française dans le Soudan. Parti de Médine (1863), Mage devina le premier l'importance de la position de Kita, au sujet de laquelle il formula cette appréciation toute prophétique : « Si jamais la France s'avancait vers le Niger pour y prendre » pied, Kita serait une des étapes naturelles les mieux indiquées. » Retenu pendant deux ans auprès d'Ahmadou, Mage fut obligé, durant ce séjour quasi forcé, de l'accompagner dans les guerres contre les Bambaras, et en 1866 par Nioro il regagna Médine.

MISSION
GALLIENI.

Pendant près de quinze ans le gouvernement français se désintéressa de nouveau du Sénégal, dont l'état resta stationnaire. Une nouvelle période d'activité coïncide avec l'étude des divers projets de chemins de fer transsaharien. Une voie ferrée fut construite entre Dakar et St-Louis ; une autre devait partir de Kayes et par la vallée du Haut-Sénégal, atteindre le Niger. Puis des expéditions furent organisées pour rechercher le meilleur tracé d'établissement de la voie ferrée.

Le capitaine Gallieni, après avoir fait élever près du confluent du Baoulé et du Ba-fing le poste de Bafoulabé, se dirigea sur Ségou. Mais attaqué et dévalisé à Dio par les Bambaras, il arriva les mains vides auprès d'Ahmadou qui, vivement irrité, le retint dans une demi-captivité à Nango et finit par signer un traité dont le texte peuhl ne concordait pas avec le texte français.

MISSION
BORGNISS-
DESBORDES.

Par la construction des postes de Kita, Badoumbé, le colonel Borgnis-Desbordes étendit de 1880 à 1883 l'influence française sur le Haut-Sénégal ; le Niger fut atteint à Bamakou où s'éleva un fort, et contre Samory fut entamée la grande lutte qui, après des péripéties diverses, dure encore aujourd'hui.

Presque en même temps le D^r Bayol plaçait le Fouta-Djalou (1881) et le grand Bélédougou (1883), sous le protectorat de la France.

EXTENSION
DU SOUDAN
FRANÇAIS DE
1883 A 1890.

Depuis 1883, par une politique active et persévérante, la France s'est largement associée au partage du Soudan qui, poursuivi avec une avidité insatiable, est à l'heure actuelle à peu près entièrement consommé.

La fondation des postes de Kondou et Niagassola entre le Sénégal et le Niger, de Couroussa et de Siguiri sur le Haut-Niger, l'occupation de Tombouctou en décembre 1893, l'établissement du protectorat français sur le KénéDougou, les États de Ségou et du Kaarta enlevés au sultan Ahmadou, sur le Mossi et le pays de Kong, le refoulement de Samory dans l'hinterland de la Côte d'Ivoire marquent autant d'étapes dans l'extension de l'influence française.

La route destinée à joindre Kayes au Niger a été construite et la voie ferrée, qui doit doubler la route, commencée ; enfin sous les lieutenants Caron (1887) et Jaime (1889), les canonnières transportées sur le Niger se sont avancées jusqu'à Koriomé, l'un des ports de Tombouctou.

MISSION
NIGER.

L'empire colonial du Soudan français se trouvant à peu près constitué par ces conquêtes successives, il fallut s'occuper de le rattacher aux possessions françaises de la Côte de Guinée et du Congo.

Le capitaine Binger, parti de Bamakou, traversa les États de Samory, et après avoir franchi les grandes rivières du Comoé et de la Volta, atteignit Ouaghadougou dans le Mossi. Par Salaga il gagna Kong d'où, ravitaillé par Treich-Laplène, agent des factoreries d'Assinie, il descendit le Comoé jusqu'à Grand-Bassam, accomplissant ainsi la jonction entre le Soudan français et la Côte d'Ivoire (1887-1889).

VENTION
NCO-AN-
AISE DU
UT 1890.

De tels efforts poursuivis avec ténacité ne furent pas récompensés comme ils méritaient de l'être. Les Anglais, alléguant que leur occupation effective s'était étendue en remontant le Niger jusqu'à Boussa, fixèrent comme limite des zones d'influences respectives des deux puissances dans le Soudan la ligne artificielle de Saï sur le Niger à Barroua sur le lac Tchad, laissant à la France dans le Sahara central, ces territoires que lord Salisbury a appelés des terrains « légers, très légers », et s'attribuant arbitrairement la partie riche et peuplée du Soudan, où s'élèvent les métropoles commerciales de Sokoto, Kano et Kouka.

SSION
TEIL.

Mais la limite qui devait séparer les zones d'influence des deux puissances n'était tracée que vaguement à travers des pays imparfaitement connus. Pour l'étudier avec quelque précision fut organisée la mission du capitaine Monteil.

Partie de Ségou en 1891, elle traversa jusqu'à Saï les pays de la Boucle du Niger. Un traité de protectorat fut signé avec le chef de San. A Kiniar elle rencontra deux représentants de la France, le capitaine Quiquandon et le D^r Crozat. Au delà de Ouaghadougou, le point extrême atteint par ce dernier et par le capitaine Binger, elle traversa le Liptako, et faillit voir son œuvre compromise à Zebba par la perte des animaux et la défection des porteurs. Monteil lui-même malade ne fut bien accueilli dans cette ville que grâce au bon souvenir de Barth qui, il faut bien le reconnaître, aplanit tous les obstacles jusqu'à Saï où le Niger fut traversé.

La traversée des pays placés le long de la limite assignée aux zones d'influence française et anglaise fut accomplie avec un entier succès. A Sokoto, le chef qui était pauvre, prit des marchandises à Monteil et ne put que lui donner en échange des traites payables à Kano et qui furent scrupuleusement acquittées.

Kano où la mission séjourna trois mois et demi est en effet le centre des routes, le grand marché d'échanges entre les Touareg et les populations arabes du Soudan ; les uns et les autres y achètent avec avidité les vêtements dont la fabrication constitue la principale industrie.

L'accès de l'État du Bornou semblait devoir être plus difficile. A la nouvelle de l'approche de Monteil, la Royal Niger Company, désireuse d'affirmer ses droits, avait envoyé en toute hâte une mission dirigée par un de ses agents, Mac Intosh, qui venait de se voir refuser l'entrée du pays pour avoir voulu y pénétrer sans autorisation avec une nombreuse troupe d'hommes armés jusqu'aux dents. La défiance était vive : aussi Monteil fut-il d'abord étroitement surveillé ; il fut cependant admis à cause de sa faible escorte, de la conduite irréprochable de ses compagnons et du courage avec lequel il subit la fameuse cérémonie du salut des lances. 50.000 personnes assistèrent à son entrée et il put demeurer en toute sécurité quatre mois à Kouka.

Le retour se fit par la route connue des caravanes, suivie jadis par Barth, Vogel et Nachtigal ; le lac Tchad fut longé pendant quatre jours, et un pénible voyage de vingt-sept jours à travers une des portions les plus désertiques du Sahara permit à la mission d'atteindre le Fezzan et de gagner heureusement Tripoli.

Cette grande traversée de l'Afrique de l'Ouest au Nord avait contribué à préciser nos connaissances sur la zone frontière indiquée par la convention de 1890, en même temps qu'elle avait par de nombreux

traités de protectorat, étendu l'influence française dans les pays de la Boucle du Niger.

MISSION
HOURST.

Vers 1894, le Niger était abordé de tous côtés et les expéditions qui, depuis Mungo-Park avaient pénétré dans la vallée du grand fleuve soudanien avait peu à peu réduit d'une façon notable la portion de l'inconnu.

Jusqu'à Kabra le cours du fleuve était connu et depuis 1894 une petite garnison française occupait Tombouctou ; les missions anglaises des frères Lander, de Baikié, la mission française du lieutenant Mizon avaient étudié le Niger en aval de Boussa et son grand affluent le Bénoué. Enfin le capitaine Toutée parti du Dahomey, avait traversé Saï et pénétré jusqu'à Tibi-Farca.

Mais l'on en était encore réduit pour la partie qui s'étend de Kabra à Tibi-Farca aux renseignements de Barth qui, au lieu de s'embarquer sur le fleuve, avait entre ces deux points suivi la route de terre en s'écartant parfois à une assez grande distance des rives.

De plus, jamais aucun voyageur parti du Sénégal n'avait réussi à exécuter le grand projet de Mungo-Park, consistant à descendre le fleuve jusqu'à la mer ; ce que Stanley fit en 1876 avec tant d'intrépidité pour le Congo, la mission française, dirigée par le lieutenant de vaisseau Hourst, devait l'accomplir pour le Niger en reliant entre elles toutes les découvertes réalisées depuis le commencement du siècle.

Il est à peine croyable d'affirmer que la plus grande difficulté qu'éprouva la mission fut de pouvoir se mettre en route. Partie au début de 1894, elle dut rester plus d'un an à Kayes, qu'elle n'aurait peut-être pas dépassé sans les puissantes influences qui décidèrent le Ministre des Colonies à la réorganiser et à développer le programme qui lui avait été tout d'abord tracé. Comme on l'a plus tard fait remarquer, le lieutenant Hourst eut au plus haut degré le « culte du souvenir » ; son bateau le « *Jules Daroust* » reçut le nom d'un courageux Français qui avait succombé au Soudan ; il éleva un fort « Archinard » en l'honneur du vaillant colonel qui avait ruiné la puissance d'Ahmadou, et la découverte de « l'île Gauthiot » rendit un hommage mérité au dévoué Secrétaire-Général de la Société de Géographie commerciale de Paris qui avait, pour assurer le succès de la mission, prodigué son dévouement infatigable et son activité merveilleuse.

A Koulikoro, la mission prit la voie fluviale et put constater dans un court arrêt les progrès récents du développement de Tombouctou.

Elle n'eut jamais atteint Say sans l'appui favorable de Madidou, chef des Aouellimiden qui habitent la rive gauche du Niger. A Ansongo, elle entra dans la région des rapides, où le fleuve, coupé d'une multitude de petits chenaux, devient difficilement navigable : un des bateaux éprouva une assez grave avarie et un récif détermina une voie d'eau sur le *Jules Daroust*. A Tibi-Farca, on rejoignait le point extrême atteint par le capitaine Toutée. Le lieutenant Hourst traversa à Zinders, grâce à l'envoyé de Madidou, des populations hostiles, et Ahmadou, réfugié à Donga, n'osa point faire acte d'hostilité.

Le chef de Say ordonna à la mission de partir sans retard ; malgré cet ordre elle y demeura cinq mois et demi sans être attaquée ou molestée par personne.

Les rapides de Boussa qui s'étendent pendant 40 kilomètres et que les agents anglais avaient déclarés impraticables, furent franchis ; malgré les protestations des Anglais qui, dès 1890, avaient déclaré occuper ce point, aucun poste britannique n'apparut sur les rives ; le premier se trouvait beaucoup plus bas à Leba.

A Badjiho, où le capitaine Toutée avait, lors de son passage, élevé le fort d'Arenberg, évacué ensuite sur les réclamations pressantes de l'Angleterre, le lieutenant Hourst passa sans s'arrêter pour bien montrer qu'il n'avait besoin de l'autorisation de personne, et quand il arriva dans les établissements du Bas-Niger (1896), l'accueil courtois qu'il reçut des agents de la *Royal Niger Company* lui montra que quelques progrès avaient été réalisés depuis le passage du lieutenant Mizon !

Ainsi le Niger avait été descendu sans transbordement de Koulikoro au golfe de Guinée ; de Kabra à Boussa, l'hydrographie du fleuve et ses rapides avaient été étudiés avec un soin minutieux. De plus, la mission avait prouvé que l'entente avec les Touareg était nécessaire, qu'elle était possible, et elle avait pu constater *de visu* la supériorité pour aborder le Soudan de la route du Sénégal, depuis si longtemps préconisée par Faidherbe.

C'étaient donc des Français qui, dès 1879, avaient aperçu la source du Niger ; c'étaient aussi des Français qui avaient dirigé sur le grand fleuve les premières canonnières entre Koulikoro et Kabra ; c'étaient enfin des Français qui avaient relié entre elles les explorations poursuivies depuis un siècle en démontrant la navigabilité relative du Niger, contestée à plusieurs reprises par les Anglais, et leur conclusion

suprême au sujet de cette voie fluviale était un hommage éclatant rendu aux prévisions prophétiques et aux grands projets de Faidherbe.

III. — ROUTES DU SUD.

On a vu les tentatives, pour la plupart infructueuses, faites par les explorateurs pour aborder le Soudan et atteindre le Niger en partant d'un point quelconque de la côte septentrionale d'Afrique : Maroc, Algérie, Tunisie ou Tripolitaine. D'autre part, la route de l'Ouest, qui consiste à remonter le Sénégal et à rejoindre le Niger à Bamakou a été représentée par un très grand nombre d'officiers français, et tout récemment par M. le lieutenant de vaisseau Hourst, comme la plus facile et la plus praticable ; elle semble dans l'état actuel des possessions françaises, dont les limites ont été fixées par des conventions récentes, la route de l'avenir.

Cependant, dès le commencement du XIX^e siècle, quelques voyageurs audacieux essayèrent de se rendre de la côte de Guinée au Niger, de pénétrer jusqu'au grand fleuve du Soudan par son embouchure et d'explorer la Bénoué.

ERTON. L'Anglais Clapperton qui avait suivi de Tripoli à Kouka la grande expédition du major Denham, à laquelle nous devons la découverte du lac Tchad, était parti en 1826 de Badagry sur la côte des Esclaves ; il traversa le Niger et visita Kano et Sokoto, où il mourut de la fièvre.

Plus tard (1830-32), les deux frères Richard et John Lander renouvelèrent cette tentative. Partis aussi de Badagry ils passèrent le Niger à Boussa et regagnèrent la côte en le descendant et en explorant la Branche de Noun.

Dans un nouveau voyage, Richard Lander remonta de nouveau le Niger, explora une partie du cours de la Bénoué et mourut au retour d'une blessure qu'il avait reçue durant cette expédition.

KIE. Visitée après Lander par Lend, Allen et Olderfield, la Bénoué apparaissait déjà comme une voie de pénétration importante conduisant vers les contrées intérieures de l'Afrique. Aussi le D^r Baikié avec le bateau à vapeur la « *Pléiade* » équipé par le gouvernement anglais, remonta cette grande rivière jusqu'à Gourowo, en aval de Yola ; les attaques des indigènes l'obligèrent à revenir à la côte (1854).

Abandonnée pendant de longues années, la voie du Bas-Niger ne fut reprise qu'après l'établissement des Anglais sur la Côte d'Ivoire et des Esclaves, des Allemands dans le Togoland et de la Compagnie britannique sur tout le cours inférieur du fleuve. Chaque nation s'efforça d'envoyer des missions dans l'intérieur de l'Afrique pour développer le « *hinterland* », c'est-à-dire la sphère d'influence qu'elle prétendait obtenir derrière ses possessions du littoral et pour s'acquérir des droits qu'elle put faire valoir le jour où devait s'accomplir le partage politique de cette partie du Soudan. La plupart des missions françaises qui appartiennent à l'époque actuelle d'expansion de la France dans l'Afrique occidentale, sont fort connues et maintes conférences en ont retracé les péripéties diverses aux membres de la Société de Géographie de Lille ; nous nous bornerons donc à les rappeler brièvement pour que la question de la découverte du Niger soit exposée dans son ensemble, et à faire ressortir les principaux résultats obtenus jusqu'au moment où des conventions difficiles à conclure et laborieusement discutées ont délimité, au moins provisoirement, la zone d'influence qui devait être attribuée à chaque État européen.

MIZON. On connaît le but de la première mission du lieutenant Mizon (1890-92) organisée par le syndicat français du Haut-Bénoué et de l'Afrique centrale. Il s'agissait d'atteindre le lac Tchad en remontant le Niger et la Bénoué ; l'acte de Berlin, qui avait stipulé la liberté complète de navigation sur tout le cours du Niger, permettait d'espérer la facile exécution de ce plan ; mais on avait compté sans la mauvaise volonté, sans les prétentions abusives et l'opposition inqualifiable de la Compagnie anglaise.

Mizon, à qui les agents de la Compagnie avaient interdit d'aborder aux rives du fleuve, fut attaqué par les indigènes, blessé et obligé avec ses compagnons de redescendre à Akassa ; ses marchandises furent saisies, et bientôt le personnel de sa mission était réduit à quatre personnes ; la Compagnie avait réussi à l'empêcher de profiter de la crue de la Bénoué pour atteindre le Tchad en une seule campagne.

Mizon, irrité mais non découragé, reprit sa route en 1891 : à Yola, les agents de la Compagnie avaient eu soin de le représenter comme venant soutenir un ennemi du sultan de l'Adamawa ; deux heures d'entretien avec le sultan suffirent pour réduire à néant toutes ces manœuvres.

Mizon séjourna quatre mois et demi à Yola, et par Ngaoundéré et

Gaza il atteignait la Sangha où, en avril 1892, il rejoignait, dans l'île de Comasa, M. de Brazza, commissaire général du Congo français.

Ainsi, malgré les embarras suscités par la Compagnie anglaise du Niger, était trouvée la route conduisant par terre du Niger au Congo en même temps qu'était préparée la jonction du Soudan français avec nos possessions de l'Ouest africain.

Plus tard (1892-93), Maistre réalisant le plan de Crampel, devait, en allant de l'Oubangui au Gribingui, l'une des branches du Chary, et en revenant à la côte par la vallée de la Bénoué démontrer à nouveau la possibilité de réunir entre elles toutes les possessions françaises de l'Afrique occidentale.

CAPITAINE MÊNARD. Vers la partie occidentale de la côte de Guinée, plusieurs missions s'étaient organisées dans la colonie française de la Côte d'Ivoire pour pénétrer dans la Boucle du Niger. Leurs tentatives furent arrêtées par le déplacement du grand ennemi de la France, Samory qui, chassé du Ouassoulou, se tailla un nouvel empire dans la région du Comoé, interceptant toute communication entre la côte de Guinée et la Boucle du Niger et rendant inutile, au moins pour quelque temps, l'œuvre de jonction jadis accomplie par le capitaine Binger.

En vain le capitaine Ménard voulut tenter de refaire en sens contraire le voyage si heureusement accompli par ce dernier. Parti de Grand-Bassam, il fut assassiné dans l'intérieur par les partisans de Samory (1892).

CAPITAINE MARCHAND. Le capitaine Marchand, dont la tentative de pénétration qui s'accomplit en ce moment même sur le Haut-Nil a rendu à juste titre le nom populaire, préluda à ce grand voyage par l'exploration du pays qui s'étend entre la Côte d'Ivoire et la Boucle du Niger : là s'étend sur une largeur qui varie de 280 à 300 kilomètres, la grande forêt équatoriale. M. Marchand fut assez heureux pour trouver par la vallée du Bandama, un passage où la forêt moins épaisse ne s'étend que sur une largeur de 90 kilomètres : c'est une des voies futures pour aborder par le Sud le Soudan français (1893-96).

CÔTE D'IVOIRE. Dès 1891, des difficultés avaient éclaté entre le gouvernement français et le roi de Dahomey Béhanzin, au sujet de l'ancien port de Kotonou, qu'un traité en bonne et due forme nous avait cédé vers 1868. Lorsque le D^r Bayol eut échoué en s'efforçant de rappeler le chef nègre au

respect des conventions conclues par ses prédécesseurs, il fallut employer la force.

Dans deux campagnes mémorables (1893-94), le colonel Dodds, secondé par les canonnières qui remontèrent l'Ouémé, occupa Cana, la ville sainte, et Abomey, la capitale du Dahomey. Béhanzin fut pris et déporté à la Martinique.

Le Dahomey, divisé en plusieurs petits États placés sous le protectorat de la France, devint une nouvelle base d'opérations pour les missions françaises qui, avec une activité des plus louables, s'efforcent d'atteindre le Niger, signant avec les chefs de tribus des traités et visant à faire de Lagos, du Togoland et même de la Côte d'Or anglaise de simples enclaves aux limites régulièrement déterminées, incapables d'empêcher la jonction entre les diverses possessions françaises de l'Afrique occidentale.

**MISSION
TOUTÉE.**

Dès 1894, le capitaine Toutée, accompagné des lieutenants Targe et de Pas, de l'adjudant Doux et d'une vingtaine de laptots sénégalais, parlait de Kotonou. Il traversait en signant avec les chefs des traités de protectorat le pays des Baribas, région agricole assez peuplée et, au bout de cinquante jours, parvenait à installer sur le Niger, en face de Badjibo, le poste d'Arenberg.

Frappé de voir passer chaque jour des barques qui venaient de plus haut, il se proposa d'étudier le fleuve comme voie de transport. Tandis que ses lieutenants descendaient le Niger jusqu'aux établissements de la Compagnie anglaise, lui-même le remontait, traversait les rapides réputés infranchissables de Boussa, et par Saÿ atteignait Tibi-Farca, dont les habitants avaient un an auparavant fait leur soumission au commandant français de Tombouctou.

Il fallut à la descente repousser une attaque des Touareg qui voulaient barrer le passage pour arriver ensuite sans difficulté à l'embouchure du Niger. Le Dahomey était ainsi rattaché à Saÿ et à Tombouctou, villes reconnues françaises, et le capitaine Toutée avait pu constater les affirmations mensongères des Anglais qui prétendaient avoir accompli l'occupation effective de Boussa et représentaient à tort ces rapides comme infranchissables.

**MISSION
DECŒUR ET
BAUD.**

En même temps, le commandant Decœur, avec les lieutenants Baud et Vermersch, fondaient dans le Haut-Dahomey, à 250 kilomètres au Nord de Porto-Novo, le poste de Carnotville et signaient un traité

avec le chef de Nikki ; par des itinéraires différents les membres de la mission parvenaient à Saÿ d'où, en suivant le cours du Niger jusqu'après les rapides de Boussa, ils rencontraient la mission Toutée qu'ils quittaient bientôt pour regagner le Dahomey.

Mais au Nord du Togoland et de la Côte d'Or s'étendaient des territoires qui devaient appartenir au premier occupant. Dans un second voyage, le lieutenant Baud voulut assurer les droits de la France, et du Dahomey, son point de départ, il contourna les colonies allemande et anglaise pour aboutir sur la Côte d'Ivoire à Grand-Bassam.

NON
ET ET
OINE.

L'expansion française faisait donc chaque jour des progrès dans les pays de la Boucle du Niger ; mais au moment où le commandant Destenave procédait à l'occupation effective de Saÿ, il fallait dans ces pays mêmes organiser solidement le protectorat français.

Deux jeunes et brillants officiers, les lieutenants Voulet et Chanoine, pénétrèrent alors dans le Mossi, dont la capitale, Ouaghadougou, fut occupée ; le drapeau français fut ensuite arboré dans le Gourounsi, et les deux officiers qui étaient entrés dans le Gourma y rencontrèrent le lieutenant Baud qui venait de la Côte de Guinée. La jonction du Dahomey et du Soudan était donc un fait accompli (1896-97).

Depuis, l'occupation de la région de Boussa par le lieutenant Bretonnet, et la prise d'assaut par le colonel Audéoud de la forteresse de Sikasso, dont le chef nous était devenu hostile, ont heureusement achevé l'occupation par la France des principaux pays de la Boucle du Niger.

Mais beaucoup de points restaient discutés ; à plusieurs reprises des conflits avaient failli se produire : il était donc nécessaire de régler par des conventions précises les territoires à la possession desquels pouvaient plus ou moins légitimement prétendre les puissances européennes établies sur la Côte de Guinée ou dans les régions intérieures du Soudan.

IV. — LES CONVENTIONS DE DÉLIMITATION.

A l'heure actuelle on peut dire que le partage politique du Soudan est à peu près terminé, au moins jusqu'au lac Tchad ; la France, l'Angleterre, l'Allemagne et le Portugal, qui ont des possessions dans l'Afrique occidentale se sont, après des négociations parfois fort

longues et fort difficiles, entendues pour fixer les limites respectives de leurs territoires et la zone d'influence dans laquelle pouvait s'exercer leur action politique et commerciale.

Par la convention de 1889, ont été partagés entre la France et l'Angleterre, les territoires de la vallée de la Gambie. Les sources et le cours supérieur restent à la France ; mais à 300 kilomètres de la mer l'Angleterre conserve la vallée du fleuve avec une zone de dix kilomètres sur chaque rive.

La convention de 1886 entre la France et le Portugal, fixant la frontière de la Guinée portugaise au Nord entre la Casamance et le rio Cacheo, au Sud entre le rio Cassini et le rio Compony, la réduit à n'être plus qu'une enclave à limites déterminées et restreinte au milieu des territoires français.

De même, les conventions de 1889 et 1895 réduisent la colonie anglaise de Sierra-Leone à n'être qu'une enclave côtière, tandis que toute la vallée supérieure du Niger est, ainsi que le Fouta-Djalon, laissée à la France.

La République de Libéria a accepté à son tour, par la convention de 1892, de renoncer à toute extension à travers le plateau des Mandingues vers le Haut-Niger, et la vallée du Cavally la sépare à l'Est de la possession française de la Côte d'Ivoire.

Sur la Côte de Guinée, l'Angleterre et l'Allemagne ont tout d'abord fixé par les conventions de 1886 et de 1890, la limite entre la Côte d'Or et le Togoland qui, partant de la mer à l'Est de l'embouchure de la Volta, rejoint cette rivière et la suit jusqu'au 9° de latitude Nord.

Les limites de la colonie allemande de Camerouns ont été régulièrement fixées par la convention de 1893, avec les territoires britanniques de la Compagnie du Niger, et par celles de 1885 et de 1894 avec le Congo français. La frontière commune avec l'Angleterre part de la côte à Vieux-Calabar, coupe la Bénoué en amont de Yola, qui reste à l'Angleterre, et rejoint le lac Tchad au Sud du pays de Bornou, qui est ainsi laissé dans la sphère d'influence anglaise.

Vers le Congo français, la limite fut d'abord fixée à la rivière Campo ; mais lorsque l'exploration de la Sangha eut démontré la possibilité d'utiliser ce grand affluent du Congo comme voie de pénétration vers le Soudan, il fallut procéder à une délimitation nouvelle des territoires des deux puissances : la frontière du Camerouns allemand fut prolongée à l'Est de façon à atteindre la Sangha sur un point de la rive droite, qui ouvre ainsi à l'Allemagne l'accès du bassin

du Congo, puis se dirigeant au Nord elle laisse Ngaoundéré à l'Allemagne, Gaza, Koundé, Lamé à la France, coupe le Mayo-Kebbi, affluent de la Bénoué, dont les sources sont en territoire français, et rejoint vers le 10° de latitude Nord le Chary, qu'elle suit jusqu'au lac Tchad.

L'Allemagne et la France avaient multiplié jusqu'en 1897 les missions destinées à étudier et à occuper les pays de la Boucle du Niger. A cette époque, elles tombèrent d'accord pour fixer les zones respectives d'influence dans les contrées qu'elles se disputaient. La France gardait le Gourma et le Gourounsi, et le Sansanné-Mango était attribué à l'Allemagne.

La ligne de Say sur le Niger à Barroua sur le lac Tchad, séparait depuis 1890 le Soudan français des territoires exploités par la Compagnie anglaise du Niger.

Mais les missions du capitaine Toutée, du commandant Decœur et du lieutenant Bretonnet avaient constaté l'inexactitude des affirmations anglaises au sujet de la navigabilité du Niger et de l'occupation effective des rives du fleuve par les agents britanniques.

Une revision de cette convention de 1890 s'imposait en même temps que la nécessité de déterminer le hinterland des possessions anglaises de la Côte d'Or et du Lagos. Il a fallu, pour obtenir ce résultat, huit mois de pénibles négociations qui ont amené l'Angleterre et la France en s'accordant des concessions réciproques, à régler les dernières questions litigieuses qui subsistaient encore dans l'Afrique occidentale.

La convention franco-anglaise du 14 juin 1898 limite d'abord la Côte d'Or anglaise, laissant à cette colonie le point contesté de Oua, confirmant à la France, Bondoukou, Kong et la ville également contestée de Bouna, et partage le Gourounsi entre les deux puissances.

Entre le Dahomey et le Lagos, la frontière partant de la côte à l'Est de Porto-Novo, se dirige au Nord-Est vers le Niger; elle laisse Nikki, si vivement disputé, à la France, coupe le fleuve bien au-dessous de Say, à 16 kilomètres en amont d'Ilo, s'écarte au Nord de Sokoto au profit de l'Angleterre, mais reconnaît à la France le Tessaoua avec Zinder, le Mounio avec Gouré, suit le 13° 20' de latitude Nord et rejoint le Tchad au nord de Barroua.

De plus, par cette même convention, la France obtient la cession à bail pour 30 ans de deux terrains peu étendus situés l'un sur le Niger, près de Léaba (en aval de Boussa), l'autre à choisir sur une des

bouches du Niger ; ces deux comptoirs serviront pour le débarquement, l'emmagasinage et le transbordement des marchandises.

Ainsi le Niger, abordé pour la première fois par Mungo-Park est, à l'heure actuelle, connu dans tout son cours, et le partage politique des régions qu'il traverse a suivi de bien près l'exploration du fleuve même. La France, qui prédomine dans l'Afrique occidentale, a réussi à s'assurer la possession de la vallée supérieure et moyenne du fleuve, ainsi que de la plus grande partie des pays de la Boucle du Niger. L'ère des difficultés politiques semble close ; celles des difficultés d'exploration et de colonisation vont commencer.

LA RUSSIE

VOYAGE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

STOCKHOLM. — LE CANAL DE KIEL

Août-Septembre 1897.

Suite et fin (1).

Conférence faite le Dimanche 5 Décembre 1897,

Par M. OVIGNEUR,

Membre de la Société de Géographie de Lille.

Notre dernière journée à St-Petersbourg a été bien utilement employée par la visite des monuments et des musées.

Un invincible attrait nous portait tout d'abord vers l'*Ermitage* dont

(1) Voir tome XXX, 1898, page 5.

l'immense réputation est si répandue et qui se trouve sur le quai de la Néva, à côté du Palais d'Hiver, auquel il est relié par une passerelle.

Dès l'entrée par la *Millionnaïa*, parallèle au quai, on est frappé par la grandeur de l'immense vestibule et de l'escalier en marbre blanc et si tout d'abord on est un peu perdu dans cet immense édifice on peut constater avec quel ordre admirable tout est disposé, suivant chaque genre et chaque école.

Dans le vestibule d'entrée nous commençons notre visite par la collection des armes et armures du moyen-âge et des temps anciens, composée par la réunion des armes de l'arsenal de *Tsarskoïé-Sélo* et de la collection *Basilevsky*, récemment acquise par le Gouvernement russe : nulle part on ne peut retrouver une collection aussi intéressante et aussi complète d'armes et d'armures et pour ma part je ne connais rien, en ce genre, qui puisse lui être comparé.

Les sculptures et les bronzes méritent aussi toute notre admiration et nous les examinons avec le plus grand soin.

Mais ce qui fait par dessus tout la beauté du Musée de l'Ermitage c'est le nombre et la valeur des tableaux qui y sont exposés : toutes les écoles y sont représentées et classées avec un ordre parfait, comme cela existe dans notre magnifique collection du Louvre qui seule peut entrer en comparaison avec l'Ermitage.

Vouloir visiter le tout, c'est tenter l'impossible, nous avons cependant parcouru la plupart des salles et nous avons pu constater que l'Ecole qui est le mieux représentée, c'est l'Ecole hollandaise ; nous pensions qu'après avoir visité Amsterdam et La Haye, nous connaissions *Rembrandt*, l'Ermitage seul peut donner une juste idée de son immense talent et de son génie, car on ne trouve à Pétersbourg pas moins de quarante toiles authentiques de ce maître et parmi elles il faut distinguer *Le Sacrifice d'Abraham* avec les figures en grandeur naturelle et la *Fiancée Juive*, toile dont la perfection est sans rivale.

A côté de lui brille de tout son éclat *Paul Potter* dont on ne se lasse pas d'admirer les œuvres nombreuses et particulièrement le *Taureau*, et le *Départ pour la chasse*.

Notre école française brille de tout son éclat dans ce beau musée et il convient de signaler surtout :

Poussin. — Deux paysages
Triumpho d'Amphitrite.
Lorrain. — Les 4 heures du jour.

Chardin. — La Blanchisseuse.

Le Benedicite.

Greuse. — La Mort du Paralytique.

Ces deux dernières toiles, dont la dernière a été si souvent reproduite par la gravure se trouvent placées sur des supports isolés pour être signalées spécialement à l'admiration des visiteurs.

Au sortir de l'Ermitage, nous entrons au Palais d'Hiver et nous devons déclarer que, tant à St-Petersbourg que dans le surplus de notre voyage, les Palais et les collections nous ont été gracieusement ouverts, sans démarche et sans formalité d'aucune sorte.

L'intérieur de ce monument est véritablement somptueux et l'on est frappé dès l'abord de l'ampleur du vestibule et de l'escalier monumental entouré de colonnes en marbre de toutes nuances, particulièrement de malachite, marbre spécial à la Russie.

Les salles que nous parcourons successivement sont toutes ornées de tableaux représentant les batailles de la Russie contre la Turquie, l'Allemagne et la France ; on y voit la bataille et la prise de Paris en 1814, on y voit également l'entrée des Russes à Berlin.

La guerre de Crimée y est peu représentée et je n'ai rencontré que la bataille de Balaklava où ne figure que l'armée anglaise en situation fâcheuse.

Dans un de ces salons se trouvent deux immenses panneaux dont l'un représente la dernière bataille contre la Pologne en 1831 et l'autre une bataille contre la Hongrie en 1849 ; la première de ces immenses toiles est l'œuvre de notre peintre Horace Vernet ; on distingue en outre une salle dite des maréchaux où se trouvent reproduits les traits de tous les maréchaux de la Russie qui ont laissé un souvenir historique.

D'autres salles encore sont par nous visitées avec beaucoup d'intérêt :

Salon blanc rappelant la galerie des glaces de Versailles.

Salle Pierre-le-Grand tapissée de velours rouge sur lequel ressortent des aigles en or ; c'est dans cette dernière salle qu'ont lieu les réceptions du 1^{er} janvier.

Appartements nombreux destinés aux visiteurs reçus par la Cour de Russie et notamment les salles très bien décorées et meublées dans lesquelles a été logé tout récemment l'Empereur d'Autriche.

La visite se termine par une galerie pleine d'intérêt, la galerie Romanof, renfermant les portraits de tous les princes de cette dynastie.

Ces portraits représentent des personnages historiques d'une impor-

tance considérable dont nous n'avions pas eu l'occasion de voir le portrait, du moins pour la plupart d'entre eux et c'est avec le plus vif plaisir que nous les contemplant ; presque tous d'ailleurs sont dus à des peintres d'un grand mérite et nous ne nous laissons pas de les examiner à loisir : Pierre-le-Grand est reproduit cinq à six fois par différents peintres, Catherine I^{re} dont le portrait est fort rare a été peinte par Natier, Catherine II, que l'histoire appelle la grande Catherine y figure en uniforme du régiment Préobrajenski, se rendant sur un cheval blanc à la revue de Oranienbaum.

Mais c'est surtout vers les portraits des Czars qui se rapprochent de notre époque que se porte toute mon attention et pour la première fois j'ai sous les yeux les traits qui m'étaient inconnus de l'empereur Paul I^{er} dont les enfants figurent auprès de lui dans un tableau très vivant et plein d'intérêt historique.

Triste destinée que la sienne ! il ne nous aimait pas, car c'est lui qui en 1799, chef de la coalition européenne, envoyait contre la France deux armées, l'une en Italie commandée par Souwarow, l'autre en Hollande, où elle se joignait à l'armée anglaise, dont elle devait partager le sort.

Et cependant c'est lui qui le premier a formé avec la France une alliance d'ailleurs peu durable.

Après la bataille de Zurich où Masséna a véritablement sauvé la France, le Czar Paul I^{er} s'était retiré de la coalition en dédaignant ses alliés à qui il imputait ses revers et il avait rappelé son général Souwarow ; mais tout à coup il se prend à admirer le génie de Bonaparte, qui, par une délicate attention, lui avait renvoyé ses soldats prisonniers après les avoir tous équipés en uniformes neufs.

Dès ce moment, sa politique change, il devient l'ami de la France et il préconise et il met en pratique la théorie si hostile à l'Angleterre que « *Le Pavillon neutre couvre la marchandise.* »

Cette politique française, premier essai de l'alliance russe était trop nouvelle et trop contraire aux traditions de la Russie ; et l'infortuné Paul I^{er} dans une révolution de Palais meurt assassiné au Palais Michel.

Mais il laissait après lui cinq enfants qui tous ont joué un grand rôle : d'abord quatre fils, Alexandre I^{er}, Nicolas I^{er} et les Grands-Ducs Constantin et Michel et de plus une fille Anna Paulowna qui, après avoir failli épouser l'Empereur Napoléon I^{er}, fut mariée à Guillaume II, roi de Hollande. Certes, il était difficile au successeur de Paul I^{er},

Alexandre, de continuer immédiatement la politique de son père ; et, tout d'abord, il fut entraîné dans la coalition contre la France, mais la bataille d'Austerlitz et la générosité du vainqueur le ramenèrent à une politique différente.

Après Eylau, après Friedland, il tendit la main à Napoléon I^{er} et la paix de Tilsitt en 1807 et la paix de Vienne en 1809 cimentèrent hélas ! pour peu de temps, l'alliance entre les deux pays.

La Russie n'eut pas du reste à s'en plaindre car le 5 septembre 1809 le traité avec la Suède imposait à cette puissance l'abandon définitif de la Finlande qui, depuis lors, conformément à la politique de Pierre-le-Grand, forme partie intégrante de la Russie et fait de Pétersbourg non plus une ville frontière mais une véritable capitale.

Bien des années se sont écoulées depuis ce deuxième essai de l'alliance Russe et elle renaît aujourd'hui, mais dans des conditions bien différentes, car de quelque côté que l'on porte ses regards, on ne voit aucune cause de désaccord entre les deux pays, nos intérêts communs doivent nous réunir et cet élan qui depuis plusieurs années a poussé les deux nations dans les bras l'une de l'autre, cette sympathie sincère qui existe entre les deux peuples et que j'ai pu constater pendant le cours de mon voyage doivent produire des résultats solides et durables que l'avenir réalisera sans doute, si nous sommes assez sages pour les mériter.

Mais il faut nous arracher à ces réflexions pour faire les préparatifs du départ, car, dès le soir même, à huit heures, il faut prendre à la gare Nicolas le train pour Moscou où nous devons arriver le lendemain à 10 heures du matin.

Fort heureusement, nous pouvons nous procurer des wagons-lits, de sorte que la route se fait sans fatigue.

En entrant dans Moscou, nous pouvons reconnaître combien les deux villes sont dissemblables l'une de l'autre.

A Pétersbourg, ville de cour, de commerce et d'industrie, les costumes diffèrent bien peu des nôtres, tandis qu'à Moscou les vieux usages, les vieilles traditions, les costumes anciens ont été maintenus, les femmes surtout portent généralement le costume national qui est très gracieux et qui forme un assemblage de couleurs que nos yeux habitués à des costumes différents peuvent trouver excessif mais qui n'en a pas moins un cachet tout particulier.

Cet usage des couleurs éclatantes nous ne le trouvons pas seulement dans le costume, nous le trouvons aussi dans les monuments et nous

restons étonnés devant tous ces dômes verts ou dorés, devant ces coupoles aux couleurs étincelantes qui donnent à Moscou un caractère véritablement oriental.

À peine installés dans un excellent hôtel absolument russe, la *Loskoutnaïa*, près de l'entrée du Kremlin, à peine restaurés, comme il convenait de le faire après un si long voyage, nous nous dirigeons hâtivement vers le Kremlin, objet de notre vive curiosité et de tous nos désirs.

L'hôtel où nous sommes logés se trouve précisément à l'entrée du Kremlin, devant la chapelle Ibérienne, entourée d'un culte tout à fait particulier et qui, toute la journée est remplie de fidèles, et nous entrons dans le Kremlin par la porte septentrionale, la porte Nicolas.

Nous pénétrons d'abord dans une place de forme assez allongée qui se trouve entre le Sénat ou Palais de Justice et l'Arsenal et aboutit à la caserne du Kremlin.

Le long de l'Arsenal et de la caserne se trouvent extérieurement et couvrant tout le trottoir, environ 800 canons provenant des guerres auxquelles la Russie a pris part ; un très grand nombre de ces canons est en mauvais état.

Aux deux angles de la caserne, sont placés deux canons immenses montés sur affûts et couverts d'une très riche ornementation, l'un d'eux porte le nom de *Canon du Czar*, l'autre le nom de *la Licorne*.

Tournant l'angle de la caserne, nous nous trouvons en présence de la *Tour Ivan-Véliky* du haut de laquelle on jouit d'une vue splendide sur le Kremlin et sur toute la ville ; mais il faut monter quatre cents marches et je me réserve de jouir de cette vue tantôt et d'un peu plus loin, en évitant cette ascension pénible.

À côté de la Tour, on s'arrête devant une cloche énorme, dont une partie a été brisée, c'est la *Reine des Cloches*, elle mesure environ six mètres de hauteur et environ dix-huit mètres de tour ; elle pèse deux cents tonnes et le morceau détaché mesure à lui seul deux mètres et pèse onze mille kilogs.

Des ingénieurs affirment qu'il serait possible de souder le morceau brisé ; quoi qu'il en soit depuis bientôt deux siècles la cloche se trouve dans l'état où nous l'avons vue.

Sur le côté de la Tour existe une grille assez belle qu'il faut franchir, elle conduit à la *Cathédrale de l'Assomption*, c'est l'église où se trouve la sépulture des patriarches russes, c'est également et surtout le *Temple* où a lieu le Sacre des Empereurs.

Rien n'égale la richesse de l'Iconostase en vermeil, découpé à jour et couvert d'images de saints et d'une quantité considérable de pierres précieuses. En face se trouve la cathédrale *Archangelisky* : c'est la sépulture des Tzars de la dynastie *Rourik* et des *Romanof* jusqu'à Pierre-le-Grand, la sépulture des Empereurs depuis Pierre-le-Grand se trouvant, comme nous l'avons dit, à St-Petersbourg dans la citadelle St-Pierre-St-Paul.

En sortant de cette cathédrale nous nous arrêtons devant l'*Escalier Rouge* par où le Tzar descend de son Palais pour se rendre à la *Cathédrale de l'Assomption*.

La chaleur est grande et forme un singulier contraste avec le climat froid et pluvieux de St-Petersbourg ; un peu de fatigue nous gagne et après avoir visité en dehors du Kremlin, l'*Eglise du Sauveur*, la plus moderne et la plus monumentale église de Moscou, nous prenons une voiture qui nous conduit par les rues de la vieille ville au *Mont des Moineaux* : nous y trouvons une vue splendide qui offre à nos yeux, toute la ville de Moscou avec ses dômes, ses tours, ses clochetons innombrables et de toutes formes, tous recouverts de couleurs éclatantes parmi lesquelles l'or domine.

C'est sur cette hauteur que le 14 septembre 1812, l'Empereur Napoléon I^{er} suivi de son Etat-Major s'arrêtait pour contempler sa conquête avant d'y pénétrer, éprouvant un vif sentiment de joie et d'orgueil, le dernier peut-être de son existence si brillante et si dramatique,

Aujourd'hui, sur ce même emplacement historique, se trouve un restaurant excellent, lieu de réunion des habitants de Moscou et près de nous, sur le Belvédère, une musique nous fait entendre les sons entraînants d'une valse de Strauss.

Quelques-uns de nos amis qui après nous ont passé la soirée dans ce lieu charmant nous disent qu'ils ont été l'objet au nom de la France d'une ovation enthousiaste.

La matinée du 28 août est consacrée par un certain nombre de nos amis à une excursion au Couvent de *Troïska* ou de la Trinité, situé à 66 kilomètres de Moscou, couvent riche et rempli de souvenirs historiques, qui a servi de refuge et de citadelle à Pierre-le-Grand et à son frère Ivan, pendant la révolte des Strélitz ; nos amis admirent une partie des 13 églises que le couvent renferme et reçoivent un accueil très sympathique ; le nom de la France y est chaleureusement acclamé et

la Compagnie du chemin de fer leur offre dans la gare un repas où l'alliance franco-russe est cordialement célébrée.

Pendant ce temps, ceux qui sont restés à Moscou, se livrent à une promenade matinale et avec l'aide du plan nous pouvons nous rendre exactement compte de la configuration de cette ville si pleine d'intérêt et de souvenirs.

A diverses reprises, dans le cours des siècles, Moscou a renversé ses murailles pour s'étendre au loin ; seul le Kremlin a conservé son enceinte composée d'un mur continu, crénelé et surmonté de plusieurs tours, ce qui conserve tout son cachet antique à ce magnifique monument.

Tour à tour les murailles qui formaient l'enceinte de la ville ont été renversées et ont fait place à de larges rues et boulevards qui forment pour Moscou une triple enceinte. Dans de telles conditions il n'y avait pas à ménager le terrain et ce qui forme particulièrement la beauté de cette admirable ville si différente d'aspect avec les autres capitales du monde, c'est l'immensité des rues, places et boulevards et de tout le terrain qui forme la ville.

Nous avons pu reconnaître qu'il faut même un certain temps pour s'habituer aux dimensions énormes de Moscou et pour en comprendre et en apprécier toute la grandeur.

Dans cette visite matinale, nous admirons particulièrement la première enceinte des boulevards en arc de cercle qui entourent la partie la plus animée de Moscou, boulevards plantés d'arbres et toujours remplis de promeneurs.

Dans cette partie de la ville se trouvent les rues les plus commerçantes de la ville, toutes très longues et très vivantes et surtout le *Pont des Maréchaux*, la rue la plus brillante de Moscou ; mais dans l'après-midi nous nous empressons de retourner au Kremlin pour y continuer la promenade commencée.

Munis d'une autorisation qui nous a été accordée immédiatement et sans dérangement aucun, nous visitons en détail le Grand Palais, magnifique monument de construction moderne qui a remplacé, mais en partie seulement, l'ancien Palais des Czars.

Dans le vestibule d'entrée nous admirons le magnifique escalier de parade qui compte 56 marches de granit et produit un très grand effet avec les colonnes en marbre gris qui le bordent.

Nous tournons à gauche et nous nous arrêtons dans l'antichambre, au fond de laquelle un grand tableau attire nos regards, il représente

Alexandre III recevant l'hommage des paysans, les traits de cet Empereur ami de la France y sont reproduits avec toute leur énergie.

Mais nous nous engageons bientôt dans une rangée composée de trois salles merveilleuses, restaurées et embellies à l'occasion du couronnement de l'Empereur Nicolas II.

Ces trois salles portent les noms de St-Georges, St-Alexandre et St-André, elles rappellent comme on le voit les trois ordres principaux de Russie et contiennent de riches attributs qui se rattachent à chacun de ces trois ordres.

Ces salles sont de toute beauté, la décoration est pour la première *blanc et or*, pour la seconde *rose et or* et pour la troisième *bleu et or*; sans doute ces teintes ne seraient pas du goût de tout le monde en France, mais chaque pays a son art personnel et les couleurs brillantes auxquelles notre œil s'habitue bien vite sont pour les Russes l'objet de leur prédilection.

Dans la troisième salle, la salle Saint-André, nous nous arrêtons devant le trône composé de trois sièges élevés, qui sont destinés au Czar, à la Czarine et le troisième à l'Impératrice mère, la princesse Dagmar que toute la France connaît et respecte.

Mais nous pénétrons plus avant dans le Palais et nous sommes admis à visiter même les appartements privés, tous décorés avec richesse et avec beaucoup de goût.

Dans la reconstruction du Kremlin, toute la partie ancienne heureusement n'a pas disparu et par le vestibule sacré nous arrivons d'un côté à la *Chambre d'Or* puis au *Palais à Facettes*.

La Chambre d'Or, de construction très ancienne, renferme de belles peintures sur fond d'or, c'est là que, le jour du couronnement a lieu le banquet du Corps diplomatique.

Le Palais à Facettes est de la même époque et se compose d'une salle dont la voûte est soutenue au milieu par un seul et énorme pilier carré; de ce pilier partent des nervures en fer doré qui soutiennent la voûte; c'est la salle où l'Empereur revêtu des insignes impériaux fait son premier repas avec les princes étrangers après son couronnement.

Plus loin encore nous visitons une partie bien intéressante du Palais du Kremlin: le *Térem* ou *Palais du Belvédère*, construit dans le commencement du XVII^e siècle, c'est l'habitation des Czars *Féodor* et *Alexis* qui ont précédé Pierre-le-Grand: l'ornementation et l'ameublement ont été conservés en entier, sans aucune addition moderne et le lit du Czar, les deux caisses qui garnissent le salon, tous les meubles

sculptés conservés intacts jusqu'à nos jours font la joie et l'admiration de tous ceux qui, parmi nous, ont un goût très vif pour l'art ancien.

Notre séjour à Moscou, suivant le plan du voyage, était divisé en deux parties coupées par l'excursion à Nijni-Novgorod : dès ce soir même il faut nous mettre en route pour gagner Nijni en 12 heures de chemin de fer ; il faut malheureusement nous diviser, car nous sommes loin d'avoir la certitude d'avoir des wagons-lits pour tout le monde et l'on se sépare pour faire cette excursion en deux jours successifs ; je faisais partie de la première série et je dois dire que cette partie si intéressante du voyage m'a laissé les meilleurs souvenirs.

Par son site très pittoresque, par les deux beaux fleuves qui l'entourent, par la réunion des marchands et des voyageurs qui s'y rendent des contrées les plus éloignées, par l'animation cosmopolite qu'on y rencontre à l'époque de la foire surtout, Nijni-Novgorod a un caractère tout particulier et une importance considérable.

Ce que l'on constate dès l'arrivée, c'est le très grand nombre des postes de douaniers et de pompiers que l'on y rencontre à chaque pas et ce n'est pas sans motif que l'on prend les plus sérieuses précautions pour éviter l'incendie qui pourrait dans un tel milieu produire des résultats déplorables.

La ville est divisée en deux parties que sépare la rivière Oka, affluent du Volga ; un seul pont réunit les deux parties de la ville. Sa longueur n'est pas moindre de huit cents mètres.

D'un côté à droite la ville haute est très peuplée toute l'année, il s'y fait un commerce important, elle contient environ 70.000 habitants ; mais la partie gauche est uniquement consacrée à la foire, elle ne comprend que des magasins ou boutiques qui ont un caractère permanent, mais ces magasins ne sont occupés que pendant la foire par des marchands de tous pays et notamment des Chinois, des Arméniens, des Persans et surtout des Tatars, que l'on reconnaît à leurs vêtements un peu primitifs et à leur aspect assez disgracieux.

De la gare qui se trouve dans la partie de la foire nous avons gagné le pont et nous nous rendons à droite dans la vieille ville sur une hauteur dans un hôtel essentiellement russe *Vostochny-Bazar*.

La vue est splendide et à cette distance le magnifique tableau que nous avons sous les yeux, donne au champ de foire l'aspect d'une fourmilière et à la flotille très nombreuse qui se trouve sur l'Oka, l'aspect de la flotte de Lilliput.

Le tableau est assez intéressant pour que nous allions l'examiner de

plus près et nous allons nous perdre au milieu de tous ces magasins où se vendent des quantités considérables de marchandises de toute nature et notamment du thé, des peaux, des armes, des articles très variés, représentant une vente annuelle de plus de 200.000.000 de roubles, le nombre des étrangers qui visitent la foire s'élevant à plus de 400.000.

La ville elle-même présente, comme nous l'avons dit beaucoup d'importance et nous évitons la chaleur qui est grande en parcourant en voiture découverte toute la ville haute que nous contournons, examinant les environs qui sont déserts et sablonneux et nous avançant jusqu'à l'extrémité de la ville où nous voyons un poste important d'infanterie qui ne pénètre pas en ville et qui couche en armes sous la tente.

Le soir, nous réunis un excellent repas où nous dégustons avec un très grand plaisir le *Sterlet*, le mets national servi à la russe et l'un des membres de l'excursion M. le Docteur Henrot, ancien maire de Reims, adresse au dessert les remerciements de l'assemblée à l'administration pour les soins qu'elle a consacrés dans toute la mesure possible à l'organisation si difficile de ce voyage. Puis nous quittons Nijni et repassant le pont pour nous rendre à la gare nous admirons les illuminations brillantes de l'hôtel que nous venons de quitter, tandis que dans le lointain brille une autre illumination, celle de l'incendie de la forêt voisine.

Dans la nuit du 29 au 30 août par le même chemin parcouru la veille, nous retournons à Moscou où nous devons avoir le plaisir de passer encore deux jours qu'il s'agit de bien employer. Avant de retourner encore au Kremlin, nous parcourons la *place Rouge* et nous nous dirigeons vers la *cathédrale St-Basile* qui se trouve à l'extrémité de cette place près de la Moskowa; il est difficile d'en donner une description, car c'est un ensemble de chapelles et de corridors entrecroisés de manière à créer un véritable labyrinthe et le monument est surmonté de dômes et de coupoles présentant des formes variées et couverts des couleurs les plus étincelantes.

Des innombrables églises de Moscou c'est certainement celle qui offre le caractère le plus religieux et le plus imposant.

Sur le côté de la place Rouge opposé au Kremlin se trouvent des galeries ou rangées dites *Riady*; cet ensemble de constructions est de date récente, car ce n'est qu'en 1893 que le travail a été terminé, le tout est très beau, très monumental et d'un très heureux effet; les

trois longues rangées qui forment cette galerie sont remplies de grands magasins de luxe dans le genre du Palais-Royal de Paris, mais les frais de construction de ce beau monument ont dépassé toutes les prévisions, les locations coûtent très cher et par suite tous les objets de luxe exposés dans les magasins se vendent à des prix très élevés.

Nous terminons notre journée en nous reposant à la Grande Taverne de Moscou, car, parmi toutes les différences qui distinguent Moscou de Pétersbourg, il faut noter que contrairement à ce qui existe à St-Petersbourg, Moscou renferme des lieux de plaisir et de distraction : les théâtres y sont nombreux et les restaurants et les cafés donnent à la ville un caractère très animé.

Le restaurant où nous entrons, malgré son appellation modeste de Traktir, est très beau et très riche, on y entre par un escalier monumental et l'établissement situé à l'étage présente une longue enfilade de beaux appartements.

Dans la première salle on trouve dès l'entrée un très grand nombre de garçons, tout habillés de blanc, car le blanc est la note dominante en Russie et le service se fait par ce nombreux personnel avec beaucoup de ponctualité, de prévenances et de politesse.

Notre dernière journée à Moscou présente un caractère en quelque sorte officiel, bien que dans une mesure très modeste,

Nous avons en effet parmi nous M. Louis Léger, professeur au Collège de France, très connu et très apprécié à Lille où il a donné des conférences à la Société de Géographie ; il nous rappelle qu'il y a quinze ans environ, délégué par le Ministre, il est venu à Moscou représenter la France à l'inauguration de la statue de *Pouchkine*. historien et poète, désigné comme le Byron de la Russie, qui, tout jeune encore et au milieu d'une brillante carrière, a trouvé la mort à 36 ans dans un duel où il était bien plutôt la victime que le provocateur.

Notre réunion accepte bien volontiers la proposition faite par M. Léger de déposer une couronne aux pieds de la statue de Pouchkine, et le 31 août nous nous trouvons tous réunis au pied de cette statue à l'extrémité du boulevard Pétrowsky : notre visite a été annoncée et au milieu d'une foule très nombreuse, M. Léger prononce un discours en français, puis en langue russe, langue qui lui est familière ; son discours a un grand succès et des applaudissements et des hourrahs accompagnés de cris de « Vive la France » le remercient

de l'hommage qu'il vient de rendre à la Russie et à un de ses enfants les plus distingués.

Notre démarche produit un effet plus favorable encore, car le *Grand-Duc Serge*, gouverneur de Moscou, délègue auprès de nous un de ses aides de camp, le Prince Nicolas Scherbatof, ancien capitaine de vaisseau et directeur honoraire du Musée historique de Moscou.

M. le Prince Scherbatof dont nous ne saurions trop louer la prévenance et la gracieuseté nous fait savoir que la couronne déposée le matin devant la statue de Pouchkine y restera exposée jusqu'à 3 heures et qu'elle sera ensuite transportée au Musée historique pour y être conservée.

Sur cette indication, nous nous rendons à 3 heures au Musée historique, très curieux monument moderne érigé près de la chapelle Ibérienne à l'entrée de la place Rouge ; nous y trouvons en même temps que le Prince et le Directeur du Musée un public nombreux et sympathique, la musique de la ville nous fait entendre la *Marseillaise* et l'*Hymne russe* et le Directeur prononce sur le seuil un discours très applaudi.

Nous visitons ensuite ce riche et important musée qui nous rappelle, mais en plus grand, le musée Cluny et le musée Carnavalet et la visite terminée, dans le salon d'honneur du Musée nous recevons le plus aimable accueil de M^{me} la Princesse Scherbatof qui veut bien nous inviter à un lunch très largement servi et qui, dirigeant elle-même son *Samovar*, offre à chacun de nous une tasse de thé.

Le séjour à Moscou qui nous laisse à tous les meilleurs souvenirs se termine par un dîner d'adieux auquel le Prince Scherbatof et le Consul français nous font l'honneur de prendre part.

Mais il faut quitter cette belle ville si curieuse et si attachante et retourner à St-Petersbourg ; heureusement toutes les dispositions ont été bien prises et nous pouvons sans fatigue dans de bons wagons-lits, accomplir le trajet de treize heures qui nous amène à midi à Pétersbourg. Avec beaucoup d'empressement, le Directeur de l'Excursion se rend auprès de la gare Nicolas à l'Hôtel du Nord où l'on réalise le difficile problème, en l'espace d'un quart d'heure, d'organiser une table et de servir un excellent déjeuner à cent personnes qui ne sont pas attendues.

Nous retournons ensuite au quai Nicolas pour rejoindre le « *Versailles* », mais il ne nous a pas attendus et profitant d'un temps favorable il s'est rendu à Cronstadt où nous devons le rejoindre. En peu de temps une chaloupe à vapeur nous conduit de Pétersbourg



NIJNI-NOVGOROD.
VUE GÉNÉRALE DE LA FOIRE.



STOCKHOLM.
VUE DE LA CITÉ.



à Cronstadt avec un incident qui nous a un peu divertis. Un petit nombre d'entre nous n'ayant pas, bien à tort, suffisamment confiance dans l'Hôtel du Nord nous avait devancés et avait déjeuné dans la petite salle à manger de la chaloupe ; mal leur en a pris car ils ont été indignement rançonnés et ils s'en plaignent hautement et n'ont d'autres ressources que de soumettre la note à la taxe avec une très forte réduction.

Quant à nous qui les avons rejoints, nous prenons naturellement fait et cause pour nos amis et nous constituons en grève au très grand préjudice de la cuisine et de la cave de ce petit bâtiment, étranger d'ailleurs à notre administration.

Nous regagnons enfin le « *Versailles* » qui part à 5 heures pour Stockholm : bonne traversée jusqu'à Baltischport, mais ensuite, en quittant le golfe de Finlande pour entrer dans la Baltique, la mer devient plus mauvaise et le bateau, malgré sa masse, est fortement secoué, d'où roulis, tangage et le reste.

Vers 11 heures du soir, nous sommes en vue des côtes de Suède, mais il n'est pas prudent de s'engager la nuit dans les îles qui couvrent la côte et prudemment le capitaine louvoie toute la nuit et ne s'engage dans l'estuaire qu'au lever du jour.

Nous jouissons alors, jusqu'à l'arrivée dans la capitale de la Suède, du spectacle le plus ravissant ; des îles innombrables se trouvent le long des côtes, toutes sont boisées et habitées, on y distingue des villas, des pavillons de pêche et les yeux sont constamment attirés vers un nouveau point de vue jusqu'à l'entrée dans le port de Stockholm.

Je ne connais pas de plus belle entrée de ville et c'est très justement que l'on a dit que pour connaître et apprécier Stockholm il faut y entrer par mer.

Dès notre arrivée qui a lieu le 3 septembre, Stockholm nous a plu infiniment et pour bien jouir de l'aspect général de la ville nous montons par un ascenseur à une plate-forme assez élevée qui se trouve du côté de notre quai de débarquement.

Nous pouvons ainsi nous faire une idée de Stockholm qui se compose de plusieurs îles reliées entre elles par des ponts peu nombreux et tandis que d'un côté à droite se trouve un port de mer bien large et commode, de l'autre côté la ville est baignée par un cours d'eau douce provenant du lac *Malaren*.

Nous nous engageons immédiatement sur le pont qui nous sépare de la cité et nous voyons à notre droite un marché assez singulier, c'est un

marché au poisson en plein air et sur l'eau, où l'étal des marchands est relié par quelques planches sur lesquelles les Suédoises ne craignent pas de se risquer pour faire leurs achats.

Nous visitons ensuite la *cité* qui est la partie marchande de la ville et qui se compose de rues étroites et entrecroisées, le tout dominé par le *château royal* qui a assez grand air et d'où l'on découvre toute la rade et toute la ville.

Derrière le *château royal* on s'engage sur le pont principal appelé *Norbro* et bordé dans sa partie antérieure par des magasins et l'on entre ensuite dans la ville nouvelle qui présente des rues très régulières, de beaux monuments et des squares très bien plantés. Un professeur de Stockholm parlant parfaitement le français est venu nous rejoindre ; il nous conduit tout d'abord visiter le *Musée National* qui mérite d'être visité en détail.

Des collections ethnographiques occupent tout le rez-de-chaussée, tandis que les étages renferment la sculpture et la peinture ; entre elles une division a été opérée, la peinture moderne et actuelle, notamment es œuvres des peintres vivants, occupent toute la partie droite, tandis que les écoles anciennes très dignement représentées remplissent la partie gauche de l'étage.

Nous nous rendons ensuite au Palais Royal que l'on nous permet de visiter, du moins pour le second étage qui est spécialement destiné aux réceptions officielles ; les salles sont assez belles, mais ce qui en fait l'ornement principal ce sont les tapisseries des Gobelins qui garnissent toutes les salles, ce qui s'explique par les cadeaux nombreux de la Franco qui a toujours eu avec la cour de Suède, avant et depuis Bernadotte, des relations d'amitié et même de parenté.

Comme nous redescendions au 1^{er} étage, une permission spéciale nous est accordée à l'effet de visiter même les appartements particuliers, ce que nous acceptons de grand cœur et nous parcourons successivement des salles assez nombreuses et meublées sans grand luxe mais avec beaucoup de goût, je dirai volontiers avec le goût français.

Le reste de la journée est consacré à l'Exposition qui est dans une autre partie de la ville, au *Djurgarden*.

Je dois dire que ces transports d'un bout à l'autre de la ville se font avec la plus grande rapidité, car je ne connais pas de ville où les communications soient plus promptes et plus commodes : indépendamment des tramways, de petits bateaux à vapeur font un service

continuël dans toutes les parties et dans toutes les directions, le tout pour un prix extrêmement minime.

L'Exposition de Stockholm mérite que l'on s'y arrête : elle a été organisée par le Danemarck la Suède, la Norwège et la Finlande, elle renferme de très nombreux objets nouveaux et intéressants, mais ce qui en fait le charme c'est son organisation spéciale, avec pavillons répartis dans les jardins, où le service est fait par de jeunes femmes en costume national, et surtout ce qui met cette Exposition hors de pair, c'est son magnifique encadrement de jardins d'un côté et de la mer de l'autre.

La salle des machines offre un très grand intérêt, ce dont il n'y a pas lieu de s'étonner dans un pays où tout ce qui touche au fer, à l'acier et à l'étain a pris une si grande importance.

Il faut également s'arrêter dans la galerie d'exposition de l'art militaire dont les honneurs nous sont faits par un sous-officier d'artillerie qui a fait dans la Légion étrangère de France la campagne du Tonkin ; la reproduction de tous les uniformes anciens et modernes de la Suède mérite également d'être appréciée.

Il ne faut pas surtout négliger de faire l'ascension du dôme d'une forme toute spéciale et d'où l'on découvre une vue splendide sur la rade et sur toute la ville.

Il faut enfin visiter en détail le vieux-Stockholm, qui est une reproduction exacte de quelques vieilles maisons, de salles de réunion et de boutiques anciennes ; cette reproduction du passé offre toujours un très grand intérêt historique.

Notre dernière soirée à Stockholm, ville qui nous laisse les meilleurs souvenirs, se termine par un dîner à bord, auquel nous font l'honneur de venir prendre part, M. Rouvier, Ministre de France à Stockholm et l'explorateur *Nordenskiöld*.

La réunion est très gaie et très cordiale et au champagne, M. Rouvier nous adresse quelques paroles très aimables pour nous engager à recommencer souvent, nous et nos amis, des excursions semblables dans des pays étrangers pour y porter le drapeau français : il ajoute, éloge bien justifié, qu'il nous conseille de renouveler ce voyage sous la direction d'un commandant aussi capable et aussi aimable que le capitaine Marchal qui commande à bord du « *Versailles* ».

Puis l'explorateur Nordenskiöld nous adresse en langue française qu'il parle assez facilement quelques paroles très cordiales de

remerciements en nous recommandant d'être toujours fidèles à la cause de l'Humanité.

Le départ de Stockholm a lieu dans la nuit à 4 heures du matin ; au réveil nous trouvons deux mauvais indices, sur les tables sont disposés des carrés destinés à maintenir les verres et la vaisselle, par crainte des secousses trop fortes que le bâtiment va subir et de plus apparaît un avis placardé par lequel le capitaine annonce qu'en raison de la tempête de la veille et du mauvais temps qui semble persister il ne sera pas possible de descendre à Wisby dans l'île de Gotland qui est inabordable par le gros temps.

Ce changement de programme fait quelque peine à plusieurs de nos amis et notamment au Consul français de Wisby qui était venu à Stockholm, afin d'insister pour recevoir notre visite et qui, ne pouvant se séparer de nous, continuait à rester sur le pont du « *Versailles* » qu'il n'abandonne que bien juste au moment où on levait l'ancre.

Toutes ces craintes ne se réalisent heureusement pas et la mer, sans être calme, ne nous est pas trop contraire ; le capitaine conduisant son navire avec beaucoup d'habileté, se maintient le plus près possible de la côte de Suède et la traversée s'accomplit sans aucun incident.

Pendant cette traversée, les causeries et les jeux forment l'occupation du bord ; chacun des membres de l'excursion expose les objets d'art achetés en Russie et en Suède, ainsi que les costumes du pays que quelques dames rapportent avec elles ; un grand nombre de ces objets sont véritablement très curieux et très riches et excitent notre admiration ; icones, ou images peintes sur fond d'or, objets en émail ou en laque, ustensiles ou instruments en acier ou en étain, industrie spéciale à la Suède, tout cela fait honneur au goût de ceux qui s'en sont rendus acquéreurs.

On signale la côte au loin : c'est le Danemark que l'on va suivre en descendant pour arriver à *Kiel* que l'on atteint vers huit heures du soir, trop tard pour pouvoir remplir les formalités et pour s'engager dans le nouveau canal. On se contente de dîner gaiement, sans prévoir les ennuis des deux jours qui vont suivre.

En effet les 7 et 8 septembre sont deux journées employées péniblement à la traversée du nouveau canal allemand dit « *Kaiser Wilhem Canal* », qui de Kiel ou plus exactement de *Hollenau* à *Brunsbüttel*, relie la Baltique à l'embouchure de l'Elbe.

Dès l'entrée dans le canal commencent nos inquiétudes à la vue d'un pont fixe assez élevé et qui se termine à ses deux extrémités par



CANAL DE KIEL.
PONT DE HOLTENAU.



HAMBOURG.
NOUVEAU PONT SUR L'ELBE.



des bastions : il nous semble que le plus haut mât du *Versailles* ne saurait passer sous ce pont.

Mais ce n'est qu'un effet d'optique car il reste encore environ un mètre entre l'extrémité du mât et le tablier du pont, *un mètre* ! c'est en vérité bien peu de chose, car il existe des bâtiments plus élevés encore que le nôtre.

Mais bientôt se dévoilent les inconvénients de ce canal dont il a été parlé récemment avec des éloges si hyperboliques.

Le canal emprunte une partie du cours de l'Eider, avec lequel il se confond et dont il suit le cours assez sinueux ; dans les parties nouvelles, il n'a qu'une largeur de 65 mètres, de telle sorte qu'à chaque tournant les mêmes dangers se reproduisent : aussi à la première courbe le bateau, bien que très habilement dirigé, ne peut tourner à temps et il reste échoué contre la rive, accident qui ne nous est pas spécial, car comme autant de chevrons, la rive porte de nombreuses cicatrices qui attestent que bien d'autres avant nous ont éprouvé le même sort.

Aussitôt on télégraphie, on téléphone, on demande par tout moyen, l'aide d'un remorqueur qui se présente enfin et qui porte le nom de *Berlin*, de sorte que pendant un temps beaucoup trop long nous assistons, comme parties intéressées, à ce triste spectacle de Berlin remorquant « *Versailles* ».

Le même inconvénient se reproduit vingt fois et chaque fois ce remorqueur contrarié d'ailleurs par le vent qui est assez violent parvient à nous tirer de ce mauvais pas.

Bref après *trente quatre* heures de navigation pénible et intermittente, nous parvenons à une très belle écluse qui se trouve à l'entrée du large estuaire de l'Elbe.

Trente quatre heures pour faire un parcours de *cent* kilomètres environ, on conviendra que c'est bien long, qu'à ce prix on ne discerne pas bien l'avantage que l'établissement de ce nouveau canal peut procurer et l'on se demande s'il serait vraiment prudent pour une flotte de guerre de s'y engager surtout pour les plus grands bâtiments de la flotte,

Mais nous en avons enfin fini avec ce fâcheux incident de route que nul ne pouvait prévoir et qui est accepté par tous avec beaucoup de philosophie et le 8 septembre au soir après avoir remonté le grand fleuve de l'Elbe, nous apercevons Hambourg qui se découvre au loin par la flèche de son Hôtel de Ville, nous nous arrêtons au quai situé à la gauche de l'Elbe et dans la partie opposée à la Ville ; les plus intré-

pide s'empressement de descendre à terre pour passer à Hambourg une soirée un peu nocturne, tandis que les sages goûtent sur le paquebot un sommeil réparateur.

De grand matin tout le monde est en route pour faire connaissance avec la ville de Hambourg et nous admirons l'aspect grandiose du port avec ses magasins et ses docks immenses.

Une petite flottille circule constamment dans le port et permet de se diriger rapidement dans toutes les directions.

Nous en profitons et nous voguons vers le point d'intersection de Saint-Paul entre Hambourg et Altona.

La belle et grande ville que nous allons visiter se compose en effet de la réunion de l'ancienne ville libre de Hambourg de l'ancienne ville danoise d'Altona ; les deux villes réunies à l'Allemagne, avec le *Sleswig Holstein*, n'en font plus qu'une, mais dans Hambourg dont l'autonomie a été en apparence respectée, ne se trouve aucun élément militaire tandis que la ville sœur d'Altona concentre tous les services et même est le siège du corps d'armée.

Dans Hambourg même, deux villes bien distinctes existent, l'ancienne très curieuse et pleine d'activité commerciale, la nouvelle construite depuis le grand incendie de 1842, est remplie d'édifices nouveaux et importants, c'est le *triomphe de l'art moderne*.

Deux monuments principaux nous attirent : l'Hôtel de Ville ou *Rathaus*, beau monument de grand style avec une flèche très élancée ; comme à Berlin les caves sont utilisées comme café restaurant *Rathskeller* ; nous ne manquons pas de descendre pour déguster un excellent vin du Rhin ; puis la *Bourse* pleine de bruit et d'activité, véritable ruche, surtout à l'heure réglementaire de une heure et demie à deux heures un quart ; nous jetons un coup d'œil et nous n'entrons pas.

Plus loin, après avoir suivi la belle et large rue de *Neuerwall* nous arrivons au lac de *Binnen-Alster* dont il faut parcourir les bords, si l'on veut avoir une idée de la beauté et du caractère spécial de cette belle et grande ville dont le centre, disposition vraiment exceptionnelle, est occupé par une vaste nappe d'eau.

Après avoir admiré les riches magasins des deux quais du Sud et de l'Ouest et après avoir traversé les *colonnades* qui nous rappellent le Palais Royal de Paris, nous arrivons au jardin botanique qui est très accidenté, riant et pittoresque ; on y trouve de vieux et beaux arbres et de gracieux points de vue. Mais il ne faut pas négliger de visiter en

détail le jardin zoologique, très beau comme jardins superbes et boisés, très riche collection d'animaux et que je n'hésite pas à préférer aux jardins zoologiques d'Amsterdam, d'Anvers et même de Londres.

Sur le côté de ce beau jardin est ouverte en ce moment une exposition d'Horticulture vraiment incomparable ; on y trouve en quantité immense des fleurs de toute rareté et de toute beauté et nous ne manquons pas d'aller admirer un hall de très vaste étendue, sorte de couvent aux voûtes surbaissées où se trouve le plus vaste jardin d'Hiver que l'on puisse rencontrer, rempli comme une immense corbeille, de magnifiques plantes vertes de toutes essences.

Dans une petite salle voisine on vend en petites bouteilles la *nitragine*, invention allemande qui fait en ce moment beaucoup de bruit ; c'est un développement nouveau et imprévu de la méthode *Pasteurienne*, que les allemands appellent la théorie du Docteur Koch ; avec ce produit nouveau on parvient en quelque sorte à *racciner* la terre en y introduisant des *bactéries azotantes*.

Il est inutile, je crois, d'ajouter que la musique est ici particulièrement en honneur et que l'on y entend toute la journée d'excellents concerts, pour ainsi dire ininterrompus.

Dans ce pays où la musique est si justement honorée, nous ne pouvions manquer d'entendre une bonne représentation de gala, nous entendons avec un très grand plaisir, parfaitement interprété et chanté, l'opéra de Wagner : *Le Vaisseau Fantôme* que les allemands appellent le *Hollandais Volant*.

Nous avons vu dans ce théâtre une très heureuse innovation, le règlement est formel, il faut déposer au vestiaire, par-dessus, cannes, et chapeaux, et les Messieurs et les Dames ne sont admis au théâtre qu'en tenue de salon.

La matinée du 10 Septembre est bien employée à une nouvelle visite de la ville de Hambourg où à chaque instant des monuments spacieux ou des installations intéressantes retiennent notre attention.

Nous voyons notamment du côté d'Altona un spectacle qui n'est pas banal, c'est le marché des animaux féroces, marché qui rayonne dans le monde entier et que l'on peut voir pour la modique somme de 50 pfennigs ; nous demandons quelle peut-être la vente que l'on réalise dans ce commerce bien spécial et l'on nous donne des chiffres desquels il paraît résulter que notamment la moyenne de la vente des lions est environ de 300 par année.

On est précisément occupé à préparer le départ de deux gazelles

destinées à M. de Rothchild et qui ne paraissent pas apprécier beaucoup l'honneur qui leur est fait.

Nous parcourons ensuite les quais et les docks jusqu'aux deux ponts récemment établis sur l'Elbe : le nouveau surtout est superbe avec ses tours crénelées aux deux extrémités ; et son ornementation en briques émaillées qui produit un effet charmant.

Vers deux heures de l'après midi notre bateau se met en marche par un très beau temps ; nous rencontrons à chaque instant des bateaux marchands, des batiments énormes dont l'un même dépasse les dimensions du notre et des yachts de plaisance.

Plus loin nous cotoyons un petit vapeur rempli ou plutôt bondé de trois ou quatre cents fillettes des écoles de la ville ; elles nous saluent bruyamment et font entendre des chœurs charmants exécutés avec une justesse de voix surprenante.

Nous y prenons beaucoup de plaisir et nous échangeons avec ces jeunes filles des hourrahs répétés jusqu'au moment où le chœur nous fait entendre le célèbre chant de la *Garde sur le Rhin* entonné comme un chant de guerre ; ces enfants n'y mettent certainement pas une mauvaise intention car le chœur est suivi de saluts et de hourrahs à notre adresse, nous en sommes moins certains en ce qui concerne les quelques professeurs qui les conduisent.

Sur la rive droite que nous cotoyons le long de l'Elbe, le paysage est ravissant et nous découvrons à chaque instant un panorama nouveau composé de châteaux, de villas et de jardins bien boisés.

Nous revoyons ensuite le débouché du canal qui nous a tant retenus. puis c'est la mer du Nord un peu agitée mais splendide par une belle nuit étoilée et éclairée par une pleine lune radieuse.

Rien n'est beau comme cet effet de lumière aux couleurs chatoyantes ; successivement apparaissent des phares de diverses couleurs dans le lointain, la côte est à peine aperçue, nous ne la reverrons plus que dans notre beau pays de France.

Nous nous décidons avec peine à quitter le pont du navire, mais le besoin du repos l'emporte.

Le réveil est très gai, tout le monde est sur le pont, le temps est chaud, le soleil est radieux et l'on veut jouir de la dernière journée en mer.

Vers le milieu du jour on aperçoit Dunkerque vers la gauche, puis les côtes d'Angleterre se présentent à droite et l'on voit très distinc-

tement sur la gauche la ville de Calais et ses environs, puis les caps Blanc-Nez et Gris-Nez, puis enfin toute la côte jusqu'à Boulogne.

La joie est grande et pour ma part je ne peux m'empêcher d'être sincèrement et très profondément ému au moment où je vais revoir la France et tout ce que j'ai de plus cher en ce monde.

Le lendemain 12 septembre nous nous réveillons en vue du Hâvre ; le capitaine Marchal dont les égards et les prévenances sont à la hauteur de son mérite, a fait venir à notre rencontre un petit bateau à vapeur qui nous conduit à la douane et par le premier train nous nous dispersons tous aux quatre coins de la France et du monde, tandis qu'avec quelques amis et concitoyens dont la société très aimable a été pour moi d'un bien grand prix, je retourne vers Lille, après avoir employé la matinée à revoir les magnifiques monuments et les sites pittoresques de notre ville si française de Rouen.

En terminant ce récit qui m'a rappelé de si heureuses journées, j'adresse l'expression de ma cordiale reconnaissance à tous mes compagnons de voyage en souhaitant qu'il me soit donné de les revoir et de les remercier encore de tout ce qu'ils ont fait pour rendre ce voyage agréable et digne pour moi d'un éternel souvenir.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1898.

AU MONT DES CATS ET A BAILLEUL

Excursion des 23, 27 et 28 Juin.

Organisateurs : MM. P. DESTOMBES et BEAUFORT.
D^r VERMERSCH et VAN TROOSTENBERGHE.
THIÉBAUT et RAVET.

Il y a en Angleterre un proverbe qui dit : Quand la reine sort, le soleil se met à son balcon. Pareil dicton pourrait s'appliquer légitimement à cette autre personne royale qu'on appelle la Société de Géographie de Lille.

Les 23, 27 et 28 Juin, trois excursions avaient été organisées au Mont des Kattes (1), pour l'inauguration du nouveau monastère des Trappistes ; or, pendant ces trois journées, — n'en déplaie à quelques insinuateurs malveillants, — pas une fois l'observation ci-dessus n'a été démentie. Sauf une ou deux petites ondées sans importance, larmes du temps entre deux sourires, faites d'ailleurs pour nous, rafraîchir contre les ardeurs trop vives de la canicule, le ciel est resté beau, immuablement beau, et notre promenade géographique a été couronnée d'un plein succès.

En trois fois, 251 personnes nous accompagnaient, dont 154 dames. Rappelons en effet que, pour une semaine, les Pères Trappistes avaient fait fléchir la règle habituelle qui empêche les dames d'être admises au monastère, et toutes les belles curieuses, — elles sont quelques-unes, — s'en étaient prévaluës. De péché d'Eve, d'aventure malicieuse, il n'y en avait pas dans la circonstance, puisqu'il n'y avait (malheureusement), pas de curiosité défendue ; n'importe, feignons de le croire quand même, ne fût-ce que pour leur faire plaisir et avoir l'agrément de le leur pardonner.

Descente du chemin de fer à Godewaersvelde, où nous attendent trois breaks assez primitifs, plus un char à bancs cerclé et muni d'une bâche. La foule est considérable et nous avons même quelque peine à lui disputer nos voitures.

Le monastère apparaît là-bas sur la hauteur.

En route pour Sainte-Marie-du-Mont, par un chemin à lacets où les chevaux s'essoufflent, creusé entre des champs de fèves, des houblonnières et des pâturages : et hurra, cette fois encore, pour notre vieux pays flamand !

Bien d'autres y ont passé avant nous, pendant ces quelques jours ; on parle de milliers et de milliers d'arrivants ; cela se voit au coup d'œil inusité qu'offrent les environs de la gare et plus encore ceux du monastère. La route est bordée, comme un champ de foire, de mâts avec des drapeaux, de baraques aux toiles multicolores, d'échoppes en plein air où l'on vend un peu de tout : saucisson, pains fourrés, chapelets, images pieuses, photographies, vues panoramiques, fromages du pays, bibelots et objets divers, en ivoire, bois ou métal. Nous avons les mains pleines de réclames pharmaceutiques ou autres, que des distributeurs nous ont jetées par la portière. Des montreurs de phénomènes ou d'animaux savants font la parade au sommet de la butte, à côté d'un débit où flamboient deux pancartes : Bière du Mont des Cats ; cognac du Mont des Cats, à 15 centimes le verre. La foule va et vient dans ce cadre. L'ensemble est pittoresque et vaudrait à lui seul le voyage.....

Ecce elongavi fugiens, et mansi in solitudine.

« Voici que, fugitif du monde, je me suis retiré dans la solitude ». La parole de saint Benoît, destinée à servir de règle à ses successeurs, est gravée sur un porche gothique donnant accès au couvent, et suivi d'une fausse-porte où est écrit le mot *Paix*. Quelques boutiques traînent encore dans le préau, mais tout de suite le détail mesquin s'oublie, le regard est attiré vers le ciel par la haute silhouette de l'église qui se dresse, imposante et abrupte, entre le monde et le cloître. *Paix ! Paix à*

(1) *Kattes* est la véritable orthographe géographique, ou plutôt historique. Mais nous suivrons en général l'usage populaire, qui prononce et qui écrit *Cats*.

l'âme, et arrière les marchands du temple ; ici commence le domaine du silence et de la prière !

On me pardonnera de m'étendre peu sur les détails de l'édifice , aussi bien que sur l'historique de l'ordre. J'ai devant moi, d'une part, l'intéressant travail, minutieusement documenté, publié dans notre Bulletin d'Avril 1891 par M. Cantineau, de l'autre les trois articles parus dans la *Dépêche* (22, 24 et 27 Juin) sous la signature de M. Jules Duthil. Je n'aurai pas le triste courage d'un recopiage fastidieux autant que superflu, et j'y renverrai le lecteur.

Le monument est l'œuvre d'un architecte de grand talent , M. Paul Destombes , de Roubaix (le même qui conduisait notre première excursion). Notre compatriote M. Rouzé, l'entrepreneur bien connu, en a fourni les matériaux.

Voici l'église, — magnifique, d'une décoration sobre , avec son beau jubé et ses hautes stalles armoriées, d'une sévérité et d'une simplicité de lignes qui la rendent encore plus imposante. Puis c'est le pourtour intérieur du cloître, longues galeries ogivales, aux fenêtres en lancettes trilobées ouvrant elles-mêmes la vue sur un jardinet plein de mystère et de recueillement. Joli jardin ensoleillé, fleuri, tout environné de murailles en brique rose, dont les ogives, fines et allongées, rappellent l'art gothique du XIV^e siècle. Tout cela mérite qu'on regarde , qu'on s'y arrête, mais le moyen avec toute cette foule grouillante autour de vous !

Voici la salle capitulaire, ou bibliothèque, — froide, claire et d'un luxe discret, comme il convient à un sanctuaire de la pensée. Puis le réfectoire, avec ses tables et ses bancs en bois lustré, clair aussi, simple et impressionnant. C'est là qu'aux heures du repas, les moines prennent place en silence, mangeant d'un air machinal la bouillie ou les légumes cuits, — jamais de viande, — tandis que l'un d'eux, pris à tour de rôle, monte en chaire et fait la lecture à haute voix.

Et toujours nous rentrons d'un corridor dans l'autre. Des moines en robe blanche ou brune y stationnent, les uns regardant la foule d'un air de rêve, les autres complaisants, souriants même, donnant des indications. Les dames surtout les observent curieusement : « Ah, ma chère, comment peut-on vivre ainsi, des années, dans la solitude, sans parler presque, avec cette vilaine robo de hure sur le dos ! »

Certains de ces pères n'avaient pas aperçu un visage féminin depuis quarante ans. Qu'ont-ils du penser, de voir pénétrer dans le couvent des dames en costume de bicyclistes, et surtout d'apprendre que l'une d'elles avait poussé la fantaisie jusqu'à s'étendre sur un des lits du dortoir !! Et je passe sous silence les questions, les curiosités indiscretes auxquelles il leur a fallu se soumettre docilement, sur un ordre venu de Rome !

Nous visitons, au premier étage, un des dortoirs. Des peintures murales, des devises un peu partout, ramenant les moines à la prière, à l'humilité, et aussi à la pensée constante de la mort : Qu'il est triste de vivre, qu'il est doux de mourir, — ou bien celle-ci, inscrite sous une peinture de squelette grimaçant qui tient une clef : J'ouvre aux justes la porte du ciel. — Tout à l'heure, au seuil du cimetière, nous lisons cette autre devise : Hodie mihi, cras tibi ; mon tour aujourd'hui, demain le tien !

Le dortoir en question comporte une vingtaine de lits, distribués à droite et à gauche dans de petites cellules fermées par une simple tenture retombante, et prenant jour par une demi-fenêtre. Le lit est rude, composé d'une pailleasse et d'une couverture. Une traverse clouée sur deux planches, un sac par-dessus, et voilà de quoi reposer la tête. Près du lit, un crucifix et deux images saintes ; dans la boiserie, une patère ; pas de chaise. Le moine dort tout habillé.

Les annexes du monastère comprennent la brasserie, la fromagerie et la ferme.

Nous voyons tout cela un peu rapidement, au passage. Une vague odeur de sùri et de grain fermenté traîne dans la cour, mêlée aux relents qui sortent des étables vides. Là aussi des moines vont et viennent, des frères convers, gais et bien portants, les mains dans les longues manches de leur robe brune. Et, dans le préau, d'autres moines tiennent une échoppe, débitant, en tout ou par quartiers, de ces délicats fromages qui sont la spécialité du couvent... Mercari humanum est.

Une butte domine une des faces du couvent. Avant de sortir, nous y montons regarder le paysage. De cette hauteur, un vaste panorama se déroule, en demi-cercle, vers l'Ouest et vers le Nord : au premier plan, des bosquets de verdure sombre ; plus loin, des moissons déjà hautes, des pâturages semés de nombreux bestiaux, des toits rouges de fermes, à demi cachés derrière leur file de peupliers, des villages, des villes, plutôt devinées qu'aperçues : Cassel, Steenvoorde, Poperinghe..... et tout au loin, l'immense horizon noyé dans un voile de fine cendre grise.

Veut-on maintenant savoir combien de personnes ont visité le monastère pendant les six jours autorisés ? 100,000, pour le moins, — une véritable armée de Barbares.... bienfaisants. La journée du lundi, à elle seule, n'a pas vu affluer moins de 35,000 visiteurs. Et les voûtes du temple ne se sont pas écroulées ! Murailles saintes, murailles de ce cloître, qui gardiez depuis tant d'années le silence et l'apparence d'une tombe, que dites-vous de toute cette agitation humaine, de tous ces regards avides, de toutes ces paroles pleines de péché ?

Mais nos voitures nous attendent. Nous nous remettons bientôt en route, dans la direction de Bailleul.

La pente, pour descendre, est assez raide au début. Il faut serrer les freins, ralentir la marche. Ceux qui sont sur l'impériale chantent, placés plus mal que bien, les jambes pendantes, débordant la voiture comme une grappe humaine. A chaque instant, d'autres voitures nous croisent : omnibus, tapissières, cabriolets, véhicules sans forme et sans nom, chars ornés de feuillage et de drapeaux, emportant leur cargaison de visiteurs. Après une courte halte à Saint-Jans-Capelle, nous arrivons enfin à Bailleul, juste à temps pour le dîner.

Repas d'une cuisine plus ou moins recherchée, servi dans une longue salle exigüe et basse, à la bousculade, par des domestiques pressés qu'affole l'appel de nombreux convives dans les autres salles, — mais suffisamment copieux, dévoré avec l'appétit que donne le grand air, assaisonné de gaieté naturelle, et terminé d'ailleurs par la traditionnelle flûte de champagne. Toasts aux organisateurs, si dévoués, aux dames, à la Société de Géographie, à son Président... Puis en route de nouveau, pour accomplir la dernière partie du programme.

Le musée Depuydt, que nous visitons en premier lieu, est une collection d'objets artistiques de genres divers, léguée à sa ville natale, dans le lieu même où ils furent réunis, par un amateur éclairé, et augmentée depuis d'autres dons particuliers. La maison semble trop petite déjà pour les curiosités nombreuses qu'elle renferme : tapisseries à personnages genre Gobelins, bahuts et meubles sculptés du plus grand prix, salles lambrissées entièrement de vieux chêne, avec frises profondément creusées sous les plafonds, coffres d'une serrurerie savante et compliquée, ornés de fines colonnettes, bijoux, statuettes, vieux grès flamands, plats, vases et poteries d'ancienne faïence, armes, miroirs à biseaux et à cadres chantournés, bibelots du dernier siècle, mobilier de salon en style Empire, galerie de tableaux d'une valeur un peu hétérogène, estampes, vieilles monnaies, rien n'y manque. Au premier étage se trouve, telle qu'elle fut laissée jadis, la chambre du donateur, avec son lit à baldaquin, colonnes torsadées et couverture de brocart (moines du Mont des Cats, où sont vos étroites couchettes ?) — et, reposant sur le

traversin, comme s'il attendait encore le maître, son bonnet pointu d'autrefois, tout petit et comme racorni, en soie brodée de jolies fleurettes roses décolorées par le temps.

Notre dernière visite est pour l'asile des femmes aliénées, situé hors de la ville, dans un site agreste, et entouré lui-même d'un parc aux ombrages séculaires. L'obligeance de M. le Préfet du Nord et de M. le Maire de Bailleul nous en avait ouvert les portes, M. le Médecin-Chef à son tour a bien voulu s'y faire lui-même notre guide.

L'établissement est vaste, d'aspect monumental et comprenant de nombreuses dépendances. Pas plus que l'air et la lumière, on n'y a oublié la gaieté. Tout y est propre, bien entretenu, confortable, voire même luxueux, depuis les armoires de chêne soigneusement ordonnées de la lingerie, jusqu'aux cuivres étincelants de la cuisine, depuis les piscines et salles de douche pourvues d'appareils perfectionnés, jusqu'au lazaret conçu suivant les dernières règles de l'hygiène moderne. Quant aux pensionnaires de l'asile, à peine avons-nous pu les voir, — déception d'autant plus grande, l'avouerais-je ? que nous étions venus surtout pour cela ! Les quelques jeunes filles qu'il nous a été donné d'interroger, dans le réfectoire où elles s'occupaient à des travaux divers, conservaient une semi-lucidité d'esprit ; leurs réponses étaient plutôt bizarres qu'incohérentes, et prononcées avec un air de douceur et de docilité presque touchant. Quant aux autres, ce n'est qu'en trichant un peu sur la défense faite que nous avons pu les entrevoir au passage, à travers les vitres d'une salle où elles étaient réunies. La plupart ont des figures étranges et inoubliables ; leur front bas, aux cheveux coupés courts, ajoute à l'expression déjà si dure de leur physionomie. Deux ou trois collaient au carreau un visage hébété, ou faisaient de la main des signes incompréhensibles ; telle avait la face prostrée et cachée entre ses doigts ; telle autre rêvait, la figure penchée vers l'épaule, ou, accoudée sur la table, le poing au menton, les yeux fixés très clairs devant elle, prenait je ne sais quelle attitude de bravade farouche et insolente. Une sœur vint nous prier de cesser nos indiscrétions : elles nous auraient, disait-elle, donné du poing à travers le carreau.

Encore une courte promenade dans Bailleul (voir le rapport de M. Cantineau, déjà mentionné), et, vers 7 heures, le train nous reprenait pour nous conduire à Lille.

Je ne terminerai pas sans remercier ici, — non pas les organisateurs de cette triple excursion, si dévoués pourtant, si actifs et si dignes d'éloge, — mais les dames qui ont bien voulu y prendre part ; et de fait, grâce à la prépondérance de l'élément féminin, ces trois journées ont été par excellence « les journées des dames ». Que de reconnaissance ne leur devons-nous pas ? Leur présence embellit toutes nos réunions ; elles rendent aimables les avenues de la science, et relèvent d'une douceur et d'un sourire ce qu'auraient d'un peu aride, sans elles, ces pérégrinations accoutumées. Je crois encore voir, juchés très haut sur la dernière de nos voitures, se balancer, comme des tiges au vent, certains corsages rouges, ou bleus si vous voulez, avec au-dessus l'ombrelle, ou le parapluie de fine soie qui les abritait. Je les revois, humbles parmi les grandes lignes sévères du cloître, ou bien curieusement penchées sur les précieux bibelots d'un musée de petite ville, fleurs de beauté parmi les merveilles de l'art ; ou enfin, à l'heure joyeuse qui précède le repas, emplissant de rires et de fraîcheur la sombre cour de l'hôtel. Géographes, touristes, amateurs d'art, nous ne saurions séparer d'elles-mêmes le paysage où elles nous sont apparues : que ces lignes s'achèvent donc sur leur souvenir !

G. HOUBRON.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

A O U T.

7. — ÉGYPTE. — L'expédition anglo-égyptienne au Soudan, interrompue après l'occupation de Dongola, en 1896, est reprise. Prise d'Abou-Hamed.

8. — ESPAGNE. — Assassinat à Santa-Agueda, de M. Canovas del Castillo, chef du cabinet. Chef du parti conservateur, plusieurs fois premier ministre, cet homme d'État avait puissamment contribué à la restauration de la monarchie en 1875. Le général Azcarraga devient chef du cabinet.

11. — FRANCE. — Arrivée du prince Henri d'Orléans à Marseille, retour de son voyage en Abyssinie.

12. — ALLEMAGNE. — Inauguration à Hambourg du Congrès des Sociétés de la Paix.

15. — FRANCE. — Le prince Henri d'Orléans se bat en duel avec le comte de Turin.

18. — FRANCE. — Départ de M. Félix Faure pour la Russie.

20. — SOUDAN FRANÇAIS. — Le capitaine Braulot, attiré dans un guet-apens par les sofas de Samory, est massacré à Bouna avec une partie de son escorte.

23. — RUSSIE. — Arrivée à Cronstadt du Président de la République Félix Faure.

24. — RUSSIE. — Arrivée de M. Félix Faure à St-Petersbourg, deuxième journée. — Pose de la première pierre du pont Troïtzky et inauguration de l'hôpital français.

25. — RUSSIE. — Troisième journée du voyage de M. Félix Faure. Grande revue de Krasnoïé-Sclo.

26. — RUSSIE. — Dernière journée du voyage en Russie. Revue navale et échange de toasts affirmant l'alliance franco-russe à bord du *Pothuan*.

29. — FRANCE. — Inauguration d'une statue de Carnot à Chabanais (Charente).

30 et 31. — FRANCE. — Rentrée en France et à Paris du Président de la République.

31. — INDO-CHINE. — L'enseigne de vaisseau Mazeran franchit avec le *La Grandière* les rapides de Tang-Ho, reculant ainsi jusqu'à Xien-Lap, la navigation du Mékong.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

EUROPE.

Les relations commerciales entre la France et le Monténégro. — Aux mois d'octobre, de novembre et de décembre 1897, le vapeur *Bretagne* de la Société générale de transports maritimes à vapeur, de Marseille, a fait trois voyages à Antivari, et il y a embarqué 13,050 moutons.

Plusieurs négociants monténégrins ont profité de cette occasion pour se rendre à Marseille où, grâce aux facilités qu'ils ont trouvées auprès de la Chambre de commerce de cette ville, ils ont fait d'assez importants achats de produits français. Ces produits rapportés par la *Bretagne* ont été rapidement achetés à Cettigne. Il est question de créer à Antivari, une sorte de dépôt de marchandises françaises ; le commerce entre ce port et Marseille ne peut donc manquer de se développer, si, surtout, quelques commis-voyageurs français se rendent au printemps prochain à Cettigne, Podgoritza, Nivisich, avec des échantillons. Le Monténégro deviendra ainsi peu à peu un débouché pour un certain nombre de nos produits, tels que vins, liqueurs, conserves, savons, bougies, papiers à cigarettes, *draps*, fils d'or, chemises sans cols ou à cols rabattus, quincaillerie, clouterie, coutellerie, papiers à lettres, plumes, porte-monnaie.

L'importation française au Monténégro par voie de mer, a été nulle en 1896, en l'absence complète de toute ligne de bateau à vapeur ou à voiles entre Marseille et l'Adriatique, où notre pavillon n'est pas représenté.

Les statistiques de l'année 1897 prouveront, au contraire, écrit le ministre de France à Cettigne, qu'il a suffi qu'un bateau français accomplit cette année, à trois reprises, le voyage d'Antivari, pour qu'on saisisse ici l'occasion de faire quelques achats sur notre marché.

Ajoutons à cette information que le vêtement préféré des Slaves, hommes et femmes, est une sorte de châle, qu'on nomme la *strucka slave*. Si notre industrie lainière parvenait à fabriquer dans de bonnes conditions ce châle, elle pourrait être assurée de trouver dans le pays un débouché des plus considérables.

Les relations d'affaires avec la Russie. — CE QU'ON PEUT FAIRE EN RUSSIE. — RÉPONSES A QUELQUES QUESTIONS POSÉES FRÉQUEMMENT PAR LES NÉGOCIANTS FRANÇAIS. — M. Maurice Verstraete, secrétaire d'ambassade, à qui on doit déjà un très instructif ouvrage, *La Russie Industrielle*, vient d'adresser un

travail fort complet aussi sur le moyen de développer les relations commerciales avec la Russie. Nous en détachons le passage suivant :

1° QUELLES ENTREPRISES PARAISSENT ACTUELLEMENT SUSCEPTIBLES DU MEILLEUR SUCCÈS EN RUSSIE ? — Il faut distinguer entre les entreprises industrielles et les entreprises commerciales.

Parmi les premières, les entreprises minières se présentent en première ligne. La Russie méridionale éprouve un besoin, qui ne fera que grandir, de minerais de fer pour sa métallurgie : Krivoï Rog paraît s'épuiser. Dans l'Oural, en Sibérie et au Caucase, les richesses minières du sol sont considérables. Le fer, l'or, le platine peuvent rémunérer des entreprises sérieusement étudiées. La houille, le naphte également. L'industrie russe des machines n'est qu'à ses débuts ; un bel avenir lui semble réservé, et l'accroissement de la production de la fonte semble lui promettre ses matières premières à meilleur marché. On peut indiquer encore, parmi les industries susceptibles d'attirer avantageusement les capitaux étrangers, la construction des machines électriques, la filature et le tissage du lin, les ciments et matériaux de construction, les constructions navales sur la mer Noire, les entreprises immobilières dans quelques grandes villes, par exemple à Saint-Petersbourg et Moscou, la fabrication des produits tinctoriaux dérivés de la houille, les produits chimiques, etc., etc. On s'est beaucoup porté déjà vers l'industrie métallurgique, ce qui ne signifie pas qu'il n'y ait rien à faire de ce côté ; les dividendes de plusieurs des Sociétés existantes prouveraient le contraire, entre autres, celui de la Dniéprovienne ; mais on marche déjà vers une surproduction et l'abaissement récent du prix des rails commande une certaine prudence. Dans l'ordre des industries agricoles, on peut penser que les bas prix de la viande en Russie et le développement des moyens de transport encourageront la fabrication des conserves de viande. D'une manière générale, on demeure assez loin encore de la concurrence intérieure et de la surproduction en Russie. Le tout est de procéder chaque fois à une enquête sérieuse et d'y apporter le maximum d'honnêteté et de compétence possible.

Les capitaux, l'esprit d'entreprise et l'instruction technique manquant encore, tout au moins dans une certaine mesure, au peuple russe, le rôle des industriels étrangers en Russie demeure important.

Comme entreprises commerciales, j'indiquerai des grandes maisons de commission dites « comptoirs techniques » quand il s'agit de machines, des banques commerciales, des grands magasins et des compagnies de navigation. A dater du 1^{er} janvier 1900, la navigation au grand cabotage sera sans doute réservée au seul pavillon russe.

2° PEUT-ON TROUVER FACILEMENT EN RUSSIE A GAGNER SA VIE OU A S'Y FAIRE UNE POSITION ? — Cela dépend de bien des conditions. Pour toute la classe des ouvriers, des contremaîtres et des artisans, les salaires sont peu élevés et le genre de vie si spécial qu'un étranger aurait peine à s'y plier et n'en tirerait pas grand profit. A ceux qui possèdent des connaissances techniques développées et peuvent prétendre aux emplois élevés, les ingénieurs, par exemple, la Russie peut au contraire offrir des situations enviables. Seulement ces situations s'obtiennent surtout par relations personnelles et ne se rencontrent généralement pas du jour au lendemain. J'estime qu'avant de s'installer dans un pays étranger qui n'est pas plus éloigné que la Russie, il convient d'y faire un voyage d'études et de reconnaissance. Par lettre, par correspondance, on n'obtient guère de données suffisamment complètes et précises. Il faut, de plus, avoir des ressources suffisantes pour pouvoir attendre.

Un autre point important est celui de la langue. Dans tout pays, la langue nationale est la clef de tout et le russe doit être su de ceux qui veulent vivre en Russie. Le français n'est guère parlé que par les gens du monde et les portiers d'hôtel ; cela ne mène pas loin au point de vue des affaires. La langue allemande est plus répandue que la nôtre dans le monde de la finance et du négoce.

Il est deux erreurs contre lesquelles il est nécessaire de mettre en garde : l'une consiste à croire que la qualité de Français facilite la recherche d'une situation ; l'autre que la vie n'est pas chère. En affaires, l'intérêt passe avant la nationalité ; d'autre part, le protectionnisme russe frappe et fait renchérir tous les produits qu'un Français trouve chez lui et dont il a pris l'habitude ou le goût, les vins, par exemple. Ayant plus de besoins, il ne pourra jamais vivre à aussi bas prix que le Russe.

En résumé, je crois qu'il y a place, surtout en Russie, pour des ingénieurs et des représentants français, les uns et les autres ayant quelques capitaux.

Commerce maritime de Trieste. — Le commerce du port de Trieste en 1897 montre un avantage marqué sur l'année précédente. En tout, 1897 a été une année de prospérité pour tous les négociants et industriels, excepté pour le commerce du café. Il est vrai que de grands approvisionnements et trop d'arrivages précédents en ont fait baisser le prix anormalement et ont amené de nombreuses faillites. En conséquence du manque de transports en chemin de fer à prix réduits, le commerce de Trieste *avec l'intérieur* a eu cruellement à souffrir de la rivalité des concurrents européens, surtout Hambourg. Trieste étant le seul port important en Autriche, retirerait d'importants avantages d'un système plus étendu de voies ferrées. Une remarque particulière à faire cette année (1897), c'est l'augmentation de la marine marchande autrichienne, grâce au système des primes. — 1897 montre une augmentation nouvelle pour l'importation du charbon. Comme il y a tendance à la création de nouveaux établissements industriels, cette importation augmentera probablement encore.

En 1897, 864 navires sont entrés en plus que l'année précédente, et il y a une augmentation de tonnage sur 1896 de 153,496 T. Augmentation toute entière sous pavillon autrichien et due à la subvention accordée par le gouvernement autrichien aux navires du pavillon national.

L'augmentation de la marine marchande autrichienne continuera certainement, car toute nouvelle entreprise industrielle aura importation libre, sous pavillon autrichien, de tous articles non manufacturés.

Comme importance de tonnage, après la pavillon autrichien vient le pavillon anglais. L'Italie prend la troisième place, grâce à sa proximité, car tout le cabotage d'Italie se fait par bateaux italiens. La Grèce a aussi quelques lignes régulières de Trieste sur les ports grecs. Quant aux autres nations, leur tonnage est insignifiant. — L'engagement de marins étrangers à bord des navires autrichiens est abandonné, et même sur les lignes autrichiennes transatlantiques les Indiens et natifs qu'on employait auparavant, à cause de leurs qualités d'endurance au climat, et leur passivité, ont fait place à des chauffeurs autrichiens.

Le commerce extérieur de la Suisse en 1897. — Les statistiques provisoires, publiées par les douanes fédérales, établissent que le chiffre des importations a été, en 1897, de 1,034,050,000 fr. et celui des exportations de 603,132,000 fr., soit une différence de 341 millions en faveur des premières. En

1898, le chiffre des entrées avait été de 994 millions et celui des sorties de 668 millions. Sur le total des exportations en 1897, les montres figurent pour 91,310,000 fr., les boîtes à musique pour 2,756,000 fr., le fromage pour 38,275,000 fr. et le lait condensé pour 19,775,000 fr. Il y a augmentation dans les exportations de soieries, de machines, d'horloges et de matières colorantes, et diminution dans celles de cotonnades, de lainages et de toiles.

ASIE.

Chemin de fer Transsibérien. — L'attention publique se porte de plus en plus sur le plan gigantesque dont la Russie poursuit l'exécution en Asie. Il s'agit du chemin de fer transsibérien. Voici à cet effet quelques renseignements empruntés au rapport que le baron Hulot vient d'adresser à la Société de Géographie de Paris :

« Le Transsibérien, qui se complète par le Transmandchourien, créera la voie de transport la plus directe d'Europe en Extrême-Orient et ouvrira la Chine à l'influence de l'empire du Nord.

Déjà, la ligne transsibérienne est en pleine exploitation de Tcheliabinsk à Kansk (2,980 kilomètres) ; sa construction est même terminée jusqu'à Nijni-Oudinsk, à 130 lieues au delà de l'Yénisseï. Un pont a été jeté sur l'Ob ; un autre s'édifie sur l'Yénisseï ; les rails sont posés, à l'ouest du Baïkal, sur une longueur de plus de 3,000 kilomètres depuis les monts Ourals, et l'on peut prévoir l'achèvement prochain de la voie jusqu'à Irkoutsk.

Entre cette ville et Strétnensk, sur la Chilka, il a fallu entreprendre d'importants levés topographiques avant de songer à tracer la ligne. Lorsque cette section, dont les travaux sont très avancés, sera construite, le Transsibérien s'étendra sur une longueur de 4,300 kilomètres, pour aboutir au point de départ de la navigation sur la Chilka, laquelle, comme on sait, réunie à l'Argoun, forme le fleuve Amour. Par cette voie, les bateaux à vapeur déboucheront dans le détroit de Tartarie, en face l'île Sakhaline, après avoir effectué un parcours de 3,000 kilomètres environ par le fleuve. Dès à présent, le trafic tend à se développer sur cette immense artère fluviale de l'Amour, où nous trouvons en mouvement plus de 100 vapeurs.

A l'Extrême-Orient, dans la section dite du Pacifique, la ligne est ouverte sur près de 1,000 kilomètres entre Khabarovsk et Vladivostok ; en outre, les travaux sont commencés sur le Transmandchourien, qui reliera ce port à Nertchinsk, par Tzouroukaitou, Tsisikar et Ningouta. Ici, l'exploration du pays a débuté par des reconnaissances de M. Strelbitzky remontant aux années 1894-1895. Ces données ont permis d'établir la topographie exacte du Grand-Khingan. La région située à l'est de cette chaîne, entre le Petit-Khingan et le Sikhota Aline, a été explorée par MM. Anert et Kamaroff.

Plus au nord les recherches dirigées par le gouvernement russe ont amené MM. Bogdanovitch et Slemine à la découverte de dépôts aurifères dans les montagnes de Djoukjour, entre Nikolaïevsk et Okhotsk. Leur enquête se poursuit jusque sur la côte occidentale du Kamtchatka.

D'autres recherches géologiques, ayant pour but d'assurer le combustible à la grande voie transcontinentale, ont permis de signaler la présence de bassins houillers, dans la vallée de l'Amour, de l'Yénisseï et dans les steppes kirghizes. »

Japon. — Statistique japonaise. — Le onzième volume de la statis-

tique du Japon, établi sur le plan de nos statistiques européennes les plus perfectionnées, nous apporte un ensemble de documents bien faits pour nous démontrer que le Japon est maintenant un État bien organisé, ayant la conscience des nécessités de son existence, et comprenant bien les conditions du progrès.

Le volume dont il s'agit se rapporte à l'année 1895. Il indique, comme chiffre de la population, 42,270,620 âmes, en accroissement de 4,401,633 unités en 10 ans, période pendant laquelle la population française s'est accrue seulement de 80,000 unités. Deux facteurs ont concouru à cet heureux résultat : un grand nombre de naissances (1,246,427) et un petit nombre de décès (852,422), nombre correspondant au taux de 20 ‰.

On se marie beaucoup au Japon ; les mariages y sont un quart plus nombreux qu'en France, mais les divorces sont aussi bien fréquents : en 1895, on en a compté 110,838 sur 365,633 mariages, soit presque un divorce sur trois mariages. Le divorce y est évidemment une opération courante, qui ne nuit d'ailleurs en rien au développement de la population.

Pour 12,672 communes, on compte, au Japon, 24,046 écoles primaires, avec un personnel de 63,035 professeurs et 3,501,071 élèves.

Les médecins sont extrêmement nombreux dans ce pays ; on en compte 43,196, ayant assez à faire pour vivre honorablement, ce qui indique des mœurs profondément différentes de celles de notre pays, dont les 16,000 médecins paraissent être au moins trois fois trop nombreux.

Il faut dire que la vie est, au Japon, autrement légère que dans les autres pays. Le salaire moyen d'une journée de travail y est : pour les charpentiers, de 1 fr. 75 ; pour les tailleurs, de 1 fr. 55 ; pour les mineurs, de 1 fr. 70 ; pour les imprimeurs, 1 fr. 40 ; les ouvriers agricoles n'y gagnent pas plus de 120 fr. par an.

Les chemins de fer japonais comportent un réseau de 4,500 kilomètres, dont 1,275 appartiennent à l'État et 3,225 aux Compagnies.

L'armée active comprend environ 260,000 hommes ; et il est à remarquer que l'état sanitaire de cette armée est supérieur à celui des diverses armées européennes. On n'y compte que 5.8 décès pour 1,000 d'effectif, pour la période 1888-1894, alors qu'en France on en compte 6.6, en Italie 7.5 et en Angleterre 10.6 ‰.

En Chine. — Le commerce étranger en 1897. — Les chiffres du commerce étranger en Chine pendant 1897 n'ont pas donné, comme il était facile de le prévoir, ce que les chiffres de 1896 pouvaient faire espérer. D'ailleurs, il restait beaucoup de marchandises en magasin et les importations ont été tout de suite entravées par l'abaissement du change. Le malaise causé par les terribles événements politiques du Nord, combiné avec la rareté de l'argent, due en partie à la suppression du yeu japonais, et avec les cours incertains du change ont causé une profonde perturbation pendant les mois d'automne et d'hiver.

Néanmoins, malgré ces contre-temps, le chiffre des importations a dépassé de 238,631 taëls (1) de Hong-Kong celui de l'année 1896 et le chiffre des exportations a subi un accroissement de 32 millions de taëls ; la valeur totale du commerce étranger est de 366,329,983 taëls de Hong-Kong, ce qui excède les chiffres de l'année précédente de 32,656,568 taëls de Hong-Kong, et prouve sur quelles bases solides s'appuie le commerce étranger en Chine et fait prévoir ce que pourrait devenir ce commerce facilité par les communications.

(1) Le taël ou lang vaut 7,5600.

IMPORTATIONS. — Le chiffre total des importations a été de 202,828,625 taëls de Hong-Kong au lieu de 202,589,994 taëls en 1896. Ce chiffre surprend si l'on songe aux difficultés qu'ont eu à vaincre les importateurs.

Il y a eu un accroissement de 287 piculs (1) dans l'importation de l'opium, en dépit de la baisse du change et de la concurrence établie par l'opium indigène. Il est intéressant de remarquer que depuis quelques années la somme dépensée pour l'achat d'opium étranger n'a subi que de légères fluctuations. Il y a dix ans, soit en 1887, l'opium exporté représentait une valeur de 26,926,863 taëls et le chiffre pour 1897 est de 27,901,056 taëls.

Mais tandis que, en 1887, la somme dépensée représentait 49,217 piculs, en 1897, elle ne représente plus que 39,117 piculs. Le prix de l'opium indigène a augmenté et sa qualité a subi une amélioration qui multiplie les demandes. Ceci explique la décroissance qui existe dans l'importation de l'opium, car, tandis que, en 1887, la valeur de l'opium importé représentait 27 % de la valeur totale des importations, en 1897, il n'en est plus que les 14 %.

Le commerce des pièces de coton indique, comme il fallait s'y attendre, un abaissement sur les chiffres de 1896. Les marchandises américaines cependant, ont subi un accroissement. On a livré en plus 300,000 pièces de coutil et 170,000 pièces de toiles pour draps de lit, mais c'est une exception dans la baisse générale. On a exporté un demi-million de pièces de toiles pour draps. En résumé, l'année a été une des moins favorables pour le commerce des toiles. La préférence donnée aux marchandises américaines s'explique par leur bon marché et puis, le fret américain est moins élevé que celui de l'Europe.

L'importation des marchandises de qualité inférieure a presque cessé ; les filatures de Chine en fabriquent en quantités suffisantes. Même avant l'établissement de filatures locales, un accroissement considérable dans l'importation du fil de coton montre que le peuple préfère trouver chez lui les articles de qualité commune à la portée de toutes les bourses et qu'il se contente de faire venir de l'étranger les marchandises de qualité supérieure. Cette tendance s'accusera davantage encore dans l'avenir et, à ce sujet, il est intéressant de signaler ce fait : que tandis que l'importation du fil de coton anglais et indou tombe en 1897, celle du fil de coton japonais se trouve plus que doublée.

Les étoffes de laine, excepté les lastings, subissent une baisse marquée, tandis que le chapitre des articles divers augmente d'importance.

L'importation des métaux a subi une baisse sensible : au lieu de 1,779,000 piculs de fer en 1896, il n'en a été importé que 989,000 en 1897 ; l'acier doux est tombé de 151,430 piculs à 11,768 piculs. Le cuivre est resté stationnaire, le plomb et l'étain en plaques ont décru, tandis que le fer blanc a subi un accroissement de 27,000 piculs.

A côté de ce déficit dans le chiffre des importations étrangères, il convient de citer les produits qui ont subi une hausse telle qu'ils ont pu contrebalancer et même surpasser les pertes occasionnées par d'autres articles. En premier lieu, il faut parler de l'huile de kerostene dont on a importé 32,000,000 de gallons de plus que l'année précédente. L'huile américaine a trouvé une concurrence redoutable dans les huiles russes et les huiles de Sumatra ; il est facile de s'en assurer en comparant les chiffres de l'année 1894 à ceux de 1897. En 1894, les chiffres étaient

(1) Le picul vaut 60 k. 473 grammes.

ainsi répartis : huiles américaines, 51,670,853 gallons ; huiles russes, 17,500,28 gallons ; huiles de Sumatra, 534,280 gallons ; tandis qu'en 1897 nous avons : huiles américaines, 48,212,505 gallons ; huiles russes, 36,924,125 gallons ; huiles de Sumatra, 14,217,278 gallons. Le coton brut, de : 90,129 piculs en 1896, s'est élevé à 160,256 piculs en 1897 et, tandis que les allumettes d'Europe ont eu une importation moitié moindre que celle de l'année passée, celles du Japon se sont élevées de 7,793,000 à 8,974,000 de grosses. Le sucre, les boutons de cuivre, le verre à vitres, les parapluies ont été importés en grandes quantités.

EXPORTATIONS. — La baisse du change a été évidemment cause de l'augmentation qui s'est manifestée dans le commerce d'exportation, quoique la rareté et par conséquent la cherté de la monnaie de cuivre ait entravé considérablement le commerce. En dépit d'un abaissement considérable dans les chargements de thé, le chiffre total des exportations a excédé de 32 millions de taëls le montant des exportations de l'année 1896. Jusqu'à présent, c'était l'année 1894 qui détenait le record avec 143,293,311 taëls de Hong-Kong, mais l'année 1897 a dépassé ce chiffre, puisqu'elle a atteint 163,501,358 taëls de Hong-Kong.

Cet accroissement est réparti sur tous les articles d'exportation indifféremment, à l'exception du thé. Le thé noir est limité de 912,417 piculs à 201,168 piculs, il n'y a que le thé en tablettes qui ait, au contraire, subi une augmentation de 3,512 piculs.

L'exportation des soies a excédé également les chiffres de 1896, mais elle aurait été plus importante encore si le temps pluvieux n'avait pas été très défavorable pour les vers à soie. En conséquence, les prix ont été très poussés, les acheteurs étant nombreux.

Dans les filatures du Nord, il y a eu une grande demande de cocons, mais étant donnée l'élévation des prix, beaucoup de filatures n'ont pu s'en procurer suffisamment. Cela est fâcheux, car les soies du Nord de la Chine sont les plus belles du monde.

Il est à craindre que le commerce des soies en Chine, à moins que des améliorations n'y soient apportées, ne souffre de plus en plus de la concurrence japonaise ; la soie du Japon est de qualité inférieure, mais elle est si bien travaillée que le débit en augmente tous les ans, et puis ce qui opprime le commerce de la soie en Chine, c'est la lourde taxe intérieure dont elle est frappée.

L'exportation des fèves a subi une hausse sensible, grâce aux demandes du Japon. On a exporté en grandes quantités des éventails et des plumes ; 4,359,578 chapeaux de jonc ont été exportés au lieu de 2,236,500 l'année précédente. De 158,367 piculs en 1896, l'exportation du cuir s'est élevée à 215,525 piculs, et l'avenir de ce commerce est plein de promesses. L'exportation des paillassons a été plus que doublée ; celle des noix de galle, huiles, peaux, cassonnade, graisses végétales a aussi augmenté très sensiblement. L'exportation des feuilles de tabac a été particulièrement importante et s'est élevée de 104,701 piculs à 141,877 piculs.

RÉEXPORTATIONS. — Le chiffre des importations étrangères réexportées dans les contrées étrangères a été de 9,406,000 taëls de Hong-Kong, soit 373,000 taëls de plus qu'en 1896. Ces réexportations ont été faites, pour la plupart, dans les États-Unis, la Corée, le Japon et la Mandchourie russe ; elles consistent presque toutes en thé de Formose, métaux, charbon et sucre raffiné.

Le tableau donne une idée de l'accroissement progressif de l'état des revenus

et du commerce de la Chine depuis 1885. Tout est calculé, bien entendu, en taëls de Hong-Kong.

ANNÉES.	Importations nettes.	Exportations	Totaux.	Revenus.	Tonnages.
1885	88.200.018	65.005.611	153.203.729	14.472.766	18.068.177
1886	87.472.323	77.206.568	164.685.891	15.144.678	21.755.700
1887	102.263.669	85.880.208	188.123.877	20.541.399	22.199.061
1888	124.782.893	92.401.067	217.183.960	23.167.892	22.307.839
1889	110.884.355	96.947.832	207.832.187	21.823.762	23.317.884
1890	127.093.481	87.144.480	214.237.961	21.906.226	24.876.459
1891	134.003.963	100.947.849	234.931.712	23.518.021	27.710.788
1892	135.101.198	102.583.525	237.684.723	22.089.054	29.440.575
1893	151.362.819	116.632.311	267.995.130	21.969.300	29.318.811
1894	162.102.911	128.104.522	290.207.433	22.523.605	29.622.001
1895	171.606.715	143.293.211	314.989.926	21.385.389	29.737.078
1896	202.589.994	131.081.451	333.671.415	22.579.366	33.499.857
1897	202.828.025	163.501.358	366.329.983	22.742.104	33.752.362

PARTICIPATION DES PAYS ÉTRANGERS AU COMMERCE DE 1897.

CONTRÉES.	Importations	Exportations	Totaux.
Grande-Bretagne	40.015.587	12.945.229	52.960.816
Hong-Kong	90.125.887	60.402.222	150.528.109
Indes	20.068.183	1.045.931	24.114.114
Singapoure et détroits	2.855.586	1.838.319	4.713.905
Autriche, Nouvelle-Zélande, etc.	80.869	536.340	617.429
États-Unis ..	12.440.302	17.828.406	30.268.708
Europe (Russie exceptée)	8.565.802	25.878.118	34.443.925
Russie : Odessa	3.234.007	3.920.988	7.160.995
Russie et Silésie via Kiatkha	1.160	9.469.847	9.471.007
Mandchourie russe	207.282	3.013.604	3.220.886
Japon	22.564.284	16.626.728	39.191.022
Macao	3.514.898	5.894.314	9.409.192
Amérique anglaise	6.504.019	299.355	6.803.116
Java et Sumatra	679.269	419.938	1.099.217
Autres pays	874.540	2.823.907	3.698.537

(Extrait de la *Politique coloniale*).

AFRIQUE.

La population de l'Algérie. — Voici comment était composé, d'après le recensement de 1896, la population de l'Algérie :

Français.....	305.943
Israélites indigènes.....	53.020
Musulmans, sujets français.....	3.747.450
Tunisiens et Marocains.....	17.670
Espagnols.....	157.788
Italiens.....	35.268
Anglo-Maltais.....	12.809
Allemands.....	1.978
Autres étrangers.....	9.333
	4.341.268

On trouvait en outre. le jour du recensement, 52,861 militaires, dont 39,394 Français, 87 Israélites indigènes, 10,407 Musulmans, 162 Tunisiens et Marocains, 283 Espagnols, 271 Italiens, 6 Anglo-Maltais, 1,341 Allemands et 850 autres étrangers, tous ces derniers composant la légion étrangère.

Avec l'armée, la population de l'Algérie s'élève donc alors à 4,394,129 âmes.

L'élevage du mouton à Madagascar. — Quant aux moutons, dit la *Revue coloniale*, il y a trop de côtes et de pentes herbeuses à utiliser pour que l'on ne puisse dire que presque partout ils réussiraient, mais là encore nous avons eu soin de n'indiquer que des endroits où les conditions du sol de situation et de débouchés seraient, au début, préférables.

Actuellement, il n'existe dans l'île que des moutons barbares à large queue, mais il y aurait lieu d'y introduire, pour l'exploitation de la laine notamment, les races acclimatées mérinos ou dishley mérinos du Transvaal, de Buenos-Ayres ou d'Australie.

Les moutons ne viennent pas là où on rencontre une mouche grisâtre « fohitra » qui fait onfler par ses piqûres la bouche et les naseaux et provoque l'asphyxie. Cette mouche est très commune dès le commencement de la saison des pluies sur toute la rive droite de la Betsiboka et de la Mananara, et dans les localités telles que Vohilena, Andranomiantra, Tianskoderaina, etc., etc.; par contre, d'autres villages voisins, Analoroa, Ambohitempoïna, Ankazojoka, etc., sont indemnes de « fohitra » et de plus, il y pousse une herbe particulière appelée « antsoro » dont les moutons sont très friands.

Le commerce du Dahomey en 1897. — Nous publions ci-après, d'après le *Journal officiel du Dahomey*, la statistique générale du commerce de la colonie, pendant l'année 1897 :

IMPORTATIONS. — Les importations se sont élevées à la somme de 8,242,957 fr. 04 se répartissant en boissons 3,677,000 fr., tissus 1,198,900 fr., tabacs 1,030,000 fr.; monnaies et papier-monnaie, 256,000 fr.; poudre de traite, 197,500 fr.; sel, 193,000 fr.; fils, 174,000 fr.; bois, 124,000 fr., etc., etc.

Les importations se sont élevées à ; de France, 2,938,835 fr. 28 ; d'Allemagne, 2,341,000 fr. ; de Lagos, 1,691,000 fr. ; d'Angleterre, 1,021,000 fr. ; des États-Unis, 71,000 fr., etc.

EXPORTATIONS. — Les exportations se sont élevées à la somme de 5,778,858 f. 16, se répartissant en amandes et huiles de palme, poissons secs ou fumés, kolas, caoutchouc, etc.

Elles se sont élevées pour la France : 4,514,810 f. 95 ; pour Lagos, 3,295,455 f. 40 ; pour l'Allemagne, 819,000 fr. ; pour Togo, 105,400 fr. ; pour l'Angleterre, 30,000 fr. ; pour les colonies françaises, 12,875 fr., etc.

En résumé, le commerce (importations et exportations), a été de 4,453,631 fr. 23 avec la France ; 12,874 fr. avec les colonies françaises et 9,555,304 fr. 97 avec l'étranger ; soit au total 14,021,815 fr. 20.

NAVIGATION. — Le mouvement d'entrée et de sortie a été de 463 vapeurs et 3 voiliers, d'un tonnage total de 425,335,60.

AMÉRIQUE.

Le commerce franco-argentin pendant l'année 1897. — Le 92^e fascicule publié par le service de statistique officielle contient les renseignements suivants relatifs au commerce franco-argentin, pendant l'année 1897, comparés avec ceux de l'année 1896.

COMMERCE GÉNÉRAL DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE.

		1896	1897
Importations.....	Piastres or.	112.163.591	98.288.948
Exportations.....	»	116.802.916	101.169.209
	»	<u>228.965.607</u>	<u>199.458.247</u>

PART DE LA FRANCE.

Importations.....	Piastres or.	12.028.514	11.019.576
Exportations.....	»	23.654.976	22.999.019
	»	<u>35.683.490</u>	<u>34.018.595</u>

La France est le troisième pays importateur de la République Argentine ; elle vient après l'Angleterre et l'Allemagne, qui ont importé respectivement en 1897, piastres or 36,392,057 et piastres or 11,114,102 de leurs produits.

La diminution qu'accusent les importations de 1897 par rapport à celles de 1896 s'applique, en partie, aux produits textiles, savoir :

Articles manufacturés en soie.....	Piastres or	289.855
» » laine.....	»	1.554.621
» » coton.....	»	2.939.210
» » autres matières textiles.	»	3.180.241
	»	<u>7.963.927</u>

La France occupe le premier rang pour les exportations ; elle est suivie par l'Allemagne qui accuse un chiffre de piastres or 14,047,135, et par l'Angleterre avec un chiffre de piastres or 12.084.600.

Il est permis de se demander, en présence des renseignements qui précèdent, comment il se fait que la France étant la meilleure et la plus importante clientèle de la République Argentine, celle-ci se montre si peu conciliante à l'égard des produits français auxquels elle oppose des droits presque prohibitifs. Citons comme exemple les tissus de laine qui sont frappés par le tarif argentin d'un droit de 25 %, calculé jusqu'ici sur la base du prix de 17 fr. 50 par kilo, appliqué à tous les tissus de laine indistinctement. Il est vrai qu'à la suite des démarches des Chambres de commerce de Roubaix et de Buenos-Ayres, cette valeur a été réduite à 15 fr. le kilo ; mais quel rapport y a-t-il entre ce prix moyen de 15 fr. et la valeur moyenne exacte des tissus de laine expédiés dans la République Argentine.

OCÉANIE.

A Tahiti. — LES HUITRES PERLIÈRES. — L'industrie extractive, représentée par la pêche des huitres perlières, est la principale source de richesse de la colonie. On la pratique aux Tuamotu et aux Gambiers.

Le premier de ces archipels, situé à l'Est de Tahiti, comprend quatre-vingts îles formées de longs récifs madréporiques, peu élevés au-dessus du niveau de la mer et entourant des lacs intérieurs ou lagons.

L'archipel des Gambiers se compose de six îlots élevés, ayant une superficie totale de 3,000 hectares environ.

La pintadine ou huitre perlière est un mollusque enfermé dans une coquille bivalve ; on la trouve dans les lagons de 36 îles des Tuamotu, les autres étant considérées comme improductives, et sur les bancs de coraux qui entourent les îles constituant le groupe des Gambiers. Outre les perles qu'elles peuvent contenir, les pintadines fournissent la nacre dont se composent leurs coquilles. Celles qu'on recueille aux Tuamotu sont de grande dimension, à bords noirs et donnent une nacre blanche ou irisée très appréciée dans l'industrie. L'huitre perlière des Gambiers est plus petite, sa nacre de moins belle qualité est très souvent piquée, mais elle paraît plus riche en perles.

Les quantités et la valeur des nacres exportées du 1^{er} janvier 1888 au 25 décembre 1897 sont indiquées ci-dessous.

ANNÉES.	QUANTITÉS EXPORTÉES.		VALEUR.
	Kilog.	Francs.	
1888.....	307.191	633.379 24	
1889.....	601.581	1.077.143 56	
1890.....	656.114	1.477.455 70	
1891.....	607.498	1.274.472 91	
1892.....	592.800	1.292.437 05	
1893.....	578.592	1.467.623 90	
1894.....	675.326	1.318.878 55	
1895.....	296.188	472.083 50	
1896.....	590.951	1.464.265 05	
1897.....	440.594	930.374 58	

Une très faible partie de ces quantités est dirigée sur la France, le reste et c'est presque la totalité, expédié à l'étranger, est le plus souvent vendu sur le marché

de Londres, où le prix de la tonne atteint 3 à 4,000 fr. Dans les archipels, les prix d'achat varient entre 1,000 et 2,500 fr. la tonne, selon la qualité.

Les perles de Tahiti rivalisent par leur orient et leurs nuances avec les produits des pêcheries du golfe Persique de l'Inde et du détroit de Torrès, mais elles sont très rares. A cause de sa nature même, ce produit précieux, exempt d'impôt, échappe à tout contrôle, et il est difficile de donner en ce qui le concerne, des indications précises. On estime à 50,000 fr. environ la valeur des perles exportées annuellement.

Les indigènes de Kankura, île de Tuamotu, où la perle est surtout abondante, ont déclaré en avoir vendu pour 120,000 fr. pendant la seule année 1885.

Actuellement, des plongeurs indigènes exercent seuls la pêche des nacres. De la surface, ils procèdent à un examen des fonds à explorer et après avoir respiré longuement disparaissent sous l'eau.

Ils atteignent ainsi des profondeurs de 30 à 40 mètres, et reviennent à la surface après deux ou trois minutes. Les maisons de commerce qui exportent la nacre ont sur les lieux de pêche des bâtiments pour en recueillir les produits. Le prix en est payé le plus souvent, moitié en argent chilien, moitié en marchandises, et il est des plongeurs qui, pendant une partie de la saison de pêche, arrivent à gagner jusqu'à 100 fr. par jour.

L'exportation des nacres est en grande partie aux mains des commerçants anglais ou allemands; deux maisons françaises seulement s'en occupent, et l'une d'elles n'aime plus de bâtiments pour parcourir les îles dont l'accès est permis aux plongeurs.

II. — Généralités.

Un tunnel sous le détroit de Gibraltar. — M. Berlier, qui a construit deux tunnels sous la Seine, propose aujourd'hui un travail de tout autre envergure, un tunnel sous le détroit de Gibraltar.

Il s'agit, dans son esprit, dit la *Nature*, de laisser l'Angleterre veiller avec calme à la surface des mers, tandis qu'on communiquera en paix avec l'Afrique, avec ou sans sa permission.

Le nouveau tunnel ne saurait emprunter la partie la plus étroite du détroit, où les fonds atteignent 600 mètres. On allongerait un peu la route en partant de la baie des Vaqueros à l'ouest de Tarifa, en Europe, pour aboutir à Tanger, en Afrique; là on ne rencontre pas de fonds dépassant 400 mètres, ce qui paraîtra encore suffisant à quelques âmes timorées. Avec les approches, le tunnel aurait en tout 41 kilomètres, et M. Berlier se croit en mesure de l'achever en sept années, délai pendant lequel on aurait tout le temps d'établir les voies de raccordement avec le réseau algérien par la côte du Maroc. Enfin, il estime le coût total de l'entreprise à 225 millions, capital qui, d'après de savants calculs, serait suffisamment rémunéré par le trafic.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

1

*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

Dix-Neuvième Année.



Tome Trentième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Grandes Conférences de Lille :	
Maurice MAQUET. — La Haute-Engadine et le bassin de la Bernina (<i>avec Phototypies</i>).....	129
II. X. — Impressions d'un Lillois dans un voyage au centre de l'Afrique (<i>suite</i>).....	149
III. Lettres de Sikasso.....	156
IV. Eugène GALLOIS. — Le chemin de fer du Congo.....	159
V. Les Excursions de la Société de Géographie de Lille en 1898 :	
Fidèle DIDRY. — La vallée du Rhin	160
FERNAUX-DEFRANCE. — Excursion à Audenaerde (<i>avec Cliché</i>)....	176
VI. Éphémérides de l'année 1897.....	179
VII. Faits et Nouvelles géographiques :	
I. Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.	
Asie.....	180
II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.	
France.....	181
Europe.....	183
Asie.....	187
Afrique.....	188
Amérique.....	190
II. — Généralités.....	192

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE.

Abonnement au Bulletin : 20 francs; Prix du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

La Société n'est pas responsable des opinions émises par les
Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

*Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour
les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires
peuvent disposer.*

*Les lettres concernant la partie financière doivent être
adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint,
44, rue Grande-Chaussée, à Lille.*

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

LA HAUTE-ENGADINE ET LE MASSIF DE LA BERNINA.

Conférence faite à Lille, le 4 Novembre 1897,

Par M. MAURICE MAQUET,

Membre de la Société de Géographie de Lille et du Club Alpin suisse,
Secrétaire de la section du Nord du Club Alpin français.

Je n'ai pas la prétention d'avoir découvert l'Engadine ; cet honneur revient aux Anglais. — Ce sont eux, encore maintenant, qui forment la majeure partie des visiteurs de cette belle contrée. Les Allemands y viennent très nombreux aussi ; quant aux Français, on en voit beaucoup depuis quelques années, mais en général ils n'y font qu'une courte visite au cours d'un voyage circulaire en Suisse, et n'entreprennent que peu ou point d'excursions.

Pour ma part, je n'y suis allé que deux fois, en 1893 et cette année, mais j'y suis resté le temps nécessaire pour faire toutes les ascensions de montagnes, sauf deux ou trois périlleuses.

L'Engadine est une grande vallée du canton des Grisons, située près de la frontière du Tyrol ; c'est donc la partie la plus orientale de la Suisse.

Cette vallée a environ dix-neuf lieues de long sur une demie de largeur en moyenne. Elle est traversée dans toute sa longueur par la rivière l'Inn, affluent considérable du Danube, qui prend sa source près de la Maloja, à l'extrémité méridionale de l'Engadine.

A la Maloja le fond de la vallée est élevé de 1,800 mètres au-dessus

du niveau de la mer ; à l'extrémité Nord, là où l'Inn entre dans le Tyrol, l'altitude est encore de 1,100 mètres.

La forme de l'Engadine est à peu près celle d'une ligne droite inclinée du S.-O. au N.-E., mais contrairement à beaucoup d'autres vallées des Alpes, elle ne présente pas d'étages ou de gradins successifs ; on la divise cependant en deux parties égales, la Haute et la Basse-Engadine, dont un simple ruisseau est la ligne de séparation arbitraire.

Dans l'Engadine on parle le *Ladin* (1), dialecte principal de la langue rhéto-romane. Cette langue qui, comme le français, l'italien, l'espagnol, dérive directement du latin, était encore la seule usitée il y a quarante ans. Elle a une littérature, et il existe encore, paraît-il, quelques feuilles imprimées en Ladin. La plupart des noms de montagnes, de rivières, de lacs, de glaciers, etc., de l'Engadine, sont des noms ladins.

Le deuxième dialecte, le Romonsch, improprement appelé le Romanche, se parle dans la vallée du Rhin antérieur (Oberland Grison).

L'existence de cette langue a un avantage pour le touriste : les gens du pays apprennent l'allemand à l'école, aussi le parlent-ils avec une certaine pureté et l'étranger peut facilement se faire comprendre des Engadinois s'il sait « mâcher de la paille », c'est-à-dire parler allemand, selon l'expression pittoresque des Suisses français.

Le climat de l'Engadine, comme celui de tous les pays de montagnes, est en général assez pluvieux, mais il ne perd pas à la comparaison avec d'autres points du territoire suisse. Si nous prenons le Righi, par exemple, qui est à la même altitude que Sils-Maria, 1,800 mètres au-dessus du niveau de la mer, les observations météorologiques démontrent que tout l'avantage reste à la Haute-Engadine (2).

(1) Le Ladin proprement dit a deux sous-dialectes :

Le Ladin occidental (Haute et Basse-Engadine, Bergün, vallée de Bregaglia et Poschiavo).

Le Ladin oriental (Tyrol méridional, surtout les vallées de Gröden, d'Ampezzo et de Fassa, et le Frioul).

(2)

	Sils-Maria.	Righi-Kulm.
	—	—
Quantité d'eau tombée en juillet et août.....	190 ^m / _m	569 ^m / _m
Nombre de jours de temps calme en juillet et août..	28	18
Nombre de jours de temps couvert ..	7	18

Les paysages de l'Engadine ont une beauté rude et sauvage, une mélancolie, qui étonnent et ne plaisent pas de prime abord ; mais quand on s'est familiarisé avec cette nature étrange, on lui trouve une poésie et un charme inexprimables.

Les localités principales de la Haute-Engadine sont, en commençant par le Sud :

La *Maloja*, c'est-à-dire mauvais séjour, ainsi nommée parce que le site en est âpre. En effet, à la Maloja, la vallée presque plate de l'Engadine tombe brusquement de 400 m. du côté italien dans le val Bregaglia, et la grand'route descend la paroi presque à pic par douze lacets. Aussi, quand souffle le Föhn, ou vent du Sud, la Maloja est-elle d'un séjour plutôt rude. Il y a là cependant plusieurs hôtels, dont le plus grand, le Kursaal, est confortable et somptueux.

Sils-Maria, au contraire, à l'entrée du val Fex, est admirablement abrité par des collines rocheuses, et situé à proximité des deux magnifiques lacs de Sils et de Silvaplana (1). Dans les environs de Sils-Maria, comme dans toute la Haute-Engadine d'ailleurs, d'excellents sentiers en pente douce et en terre battue ont été établis à grands frais un peu partout ; là on peut, sans se lasser jamais, varier ses promenades à l'infini, dans les sombres forêts de sapins, au bord de l'eau bleue des lacs, ou dans les prairies vertes émaillées de mille fleurs parfumées, avec, comme fond du tableau toujours, le noir des cimes et le blanc des névés.

Une promenade charmante est la presqu'île de Chasté, petit contre-fort rocheux couvert d'arbres s'avancant au loin dans les eaux limpides du lac de Sils, où l'on jouit à la fois du calme le plus absolu et de la vue d'un site enchanteur.

En continuant à descendre la vallée vers le Nord, on trouve *Silvaplana*, à l'entrée de la route postale du Julier ; puis vient *St-Moritz*, au bord du lac de même nom, et composé de deux agglomérations, Bad et Dorf, les bains et le village.

A mon avis, St-Moritz gâte un peu l'Engadine ; il y a là de luxueux hôtels, une foule élégante, un monde cosmopolite qui n'a d'égal que celui de Florence et de Monte-Carlo. En fait de touristes, on n'y trouve guère que des touristes de salon, beaucoup plus préoccupés

(1) Le lac de Sils a environ 5 kil. de longueur ; celui de Silvaplana, 3 kil.

des fêtes et de leurs effets de costume, qu'admirateurs de la nature, et qu'épris de la vie simple et rude d'alpinistes.

Enfin nous avons *Samaden*, gros village qui est en quelque sorte la capitale de l'Engadine, puis *Ponte*, à l'entrée de la grand'route de l'Albula.

En face de Samaden et de St-Moritz se ramifie une importante vallée dirigée vers le S.-E., traversée par le Bernina Bach, ou ruisseau de Bernina.

C'est à l'entrée de cette vallée, en face de la vallée secondaire de Roseg, et à proximité de ce monde surprenant des glaciers et des grandes montagnes, que se trouve *Pontresina*, la perle de l'Engadine.

Ne devrai-je pas ajouter que le voisinage de St-Moritz exerce déjà sur Pontresina sa néfaste influence ? Non, je crois que malgré les grands hôtels et la foule qui y séjourne au cœur de l'été, il y a encore de beaux jours à Pontresina pour les vrais touristes. Mais hâtez-vous, si vous voulez connaître ce beau pays tel qu'il est, avant que la civilisation lui ait fait perdre son cachet primitif et sa poésie ; avant surtout que les funiculaires n'en aient fait, comme de tant d'autres parties de la Suisse, hélas ! le pays des tourniquets, des sonneurs de trompe, des portiers galonnés et de l'agence Cook !

Le massif de la Bernina, un des plus grands de l'Europe, est le troisième de la Suisse comme importance, et vient immédiatement après ceux de l'Oberland Bernois et du Valais.

Il peut se comparer même aux montagnes de l'Oberland par la forme hardie de ses roches granitiques et par l'importance de ses glaciers ; ceux-ci s'étendent de l'E. à l'O. sur une étendue qui n'a pas moins de 30 kil., et la surface de terrain occupée par les montagnes de la Bernina peut être évaluée à 450 kil. carrés.

Le massif forme un grand triangle dont la pointe est tournée vers le Nord, et dont la base, la chaîne qui porte les principaux sommets, forme la frontière entre la Suisse et l'Italie.

Les sommets principaux de cette chaîne sont, de l'E. à l'O. : le *Piz Palu*, avec 3 cimes (3,889, 3,912 et 3,825 m.) ; la *Bellavista* (ou bellevue), avec 4 sommets dont le plus élevé a 3,921 m. ; le *Piz Zupo* (« pic caché », 3,999 m.) ; la *Crastaguzza* (« crête aiguë », 3,872 m.) ; le *Monte Rosso di Scerscen* (3,967 m.) ; le *Piz Roseg* (3,943 m.) ; puis quelques montagnes de moindre importance, telles que la *Sella*, le *Piz Tremoggia*, et enfin le *Piz della Margna* (3,156 m.), qui se

dresse à pic au-dessus de la Maloja, et domine toute la haute vallée de l'Engadine.

Sur cette chaîne principale viennent se greffer trois autres chaînes secondaires, orientées parallèlement du S. au N. ; la chaîne la plus orientale a deux sommets principaux : le *P. Cambrena* (3,607 m.), et le *Mont Pers* (« mont perdu », 3,210 m.), entre lesquels se trouve le col de la *Diavolezza* (« diablesse », 2,977 m.). La chaîne médiane offre deux belles montagnes, le *Piz Bernina* (4,052 m.), la plus haute du groupe, et le *Piz Morteratsch* (3,754 m.). Enfin la chaîne occidentale, avec le *Chapütschin* (« capucin », 3,393 m.), et le *P. Corvatsch* (« corbeau », 3,458 m.), la plus facile à escalader de ces hautes montagnes. Entre le Chapütschin et le Corvatsch se trouve la *Fuorcla-Surlej* (« fourche sur le lac », 2,756 m.), col très fréquenté.

Ces trois chaînes parallèles forment naturellement deux vallées, la vallée de Morteratsch et le val Roseg, qui viennent s'ouvrir dans la vallée de Bernina. A l'extrémité de chacune d'elles s'épanouit un immense cirque de montagnes que remplissent d'une part les glaciers de Morteratsch et de Pers, de l'autre ceux de Roseg et de Tschierva.

La route la plus directe pour l'Engadine passe par Delle, Bâle et Zurich.

Un train très commode est le Calais-Bâle qui passe à Lille vers 4 h. 1/2 du soir et arrive à Bâle le lendemain vers 6 heures du matin. On peut le même soir atteindre les stations extrêmes de Davos ou de Thusis, où l'on couche avant de prendre la diligence pour l'Engadine.

Un train plus rapide encore est l'Engadine-express qui, partant une demi-heure plus tôt, nous amène le lendemain matin à 11 heures à Thusis. Il sera trop tard pour prendre la diligence, mais avec une bonne voiture particulière on peut être le même soir à 9 heures dans l'Engadine.

Cependant il serait dommage de ne pas s'arrêter en route pour visiter les endroits intéressants. — Zurich, par exemple, est une très jolie ville assise au bord de son lac, et traversée par le cours impétueux de la Limmat.

Après que le chemin de fer a quitté les bords riant du lac de Zurich, le décor change complètement ; on entre dans les montagnes, et bientôt l'on côtoie le *lac de Wallenstadt*. Ce lac sauvage et gran-

diose, à peine entrevu entre les tunnels, au milieu des tourbillons de fumée, est malheureusement trop peu connu. Il peut soutenir sans crainte la comparaison avec le lac tant vanté de Koenigsee en Autriche. Bordé de chaque côté par de hauts rochers escarpés, il est dominé au Nord par les cimes nues et déchirées des *Curfisten* qui se dressent à 2,000 m. au-dessus des eaux sombres du lac; partout, du haut des falaises à pic, bondissent de magnifiques cascades.

Nous entrons ensuite dans le Glatthal, vallée plate, longue, chaude et monotone, où se trouvent Ragatz avec les célèbres gorges de Pföeffers, puis Landquart, bifurcation de la voie ferrée, à l'Est vers Klosters et Davos par le Prætigau, au Sud vers Coire et Thusis, par la vallée du Rhin.

De Davos on met six heures en diligence pour atteindre Sûs dans la Basse-Engadine, par le *col de la Fluela*, et de Sûs nous avons encore cinq heures de voiture pour remonter la vallée de l'Engadine jusqu'à St-Moritz et Pontresina.

De Thusis nous pouvons nous rendre directement dans la Haute-Engadine, soit par le *col de Julier*, soit par le *col de l'Albula*. La diligence met sept heures par la première route, et neuf heures par la seconde. C'est long, direz-vous : non, au milieu de ces paysages grandioses des Alpes, les heures sont courtes, trop vite passées, hélas ! mais elles sont inoubliables.

Les points culminants de ces trois routes sont très élevés : 2,300 à 2,400 mètres. — Comme toutes les vallées, l'Engadine est bordée de chaque côté par des chaînes de montagnes et, chose curieuse, alors qu'elle communique facilement au Sud avec l'Italie par la route de la Maloja, et au N.-E. avec le Tyrol par celle qui suit le cours de l'Inn ; elle est séparée du reste de la Suisse par les énormes massifs de Julier, de l'Albula et de Silvretta, au milieu desquels les routes postales montent par de nombreux lacets.

Or, pendant sept à huit mois, la neige couvre les parties élevées de ces routes, et c'est en traîneau que doivent s'effectuer le transport des marchandises et le service de la poste. Ces cols, nous les franchissons au cœur de l'été, insouciant et sans fatigue, mais, pendant le long hiver, des hommes passent là chaque jour, au milieu des intempéries et des dangers, pour gagner leur vie. — Au mois de février 1897 une énorme avalanche de 500 mètres de largeur engloutit au col de la Fluela une caravane composée de cinq hommes, huit chevaux et huit traîneaux.

Il existe encore d'autres voies qui mènent dans l'Engadine en franchissant les montagnes : ce ne sont plus des grand'routes, mais des chemins de mulets, des sentiers alpestres, voire même des passages de glaciers. Le plus élevé de ces passages est le *col de Silvretta*, haut de 3,026 m. Il faut onze heures pour le traverser, mais grâce à un refuge du Club alpin suisse, la cabane Silvretta, où l'on peut coucher, le trajet se fait en deux jours. C'est ce passage, assez facile d'ailleurs, et en tout cas bien plus intéressant que la route de voiture, que nous choisîmes l'été dernier, afin de nous entraîner un peu, avant d'entrer dans l'Engadine.

Le chemin de fer, que nous n'avions guère quitté depuis Lille, nous amena à Klosters, village simple et riant, sur la ligne de Davos; et c'était une joie pour nous de nous trouver ainsi transportés dans ce calme bienfaisant et cet air pur, au bord d'un torrent limpide, ayant devant les yeux le merveilleux décor du Prätigau, limité par les neiges immaculées du col Silvretta.

Le lendemain soir nous couchions, à deux heures et demie du col, dans la hutte, cabane assez primitive, qui nous faisait, du premier coup, reprendre la vie rude et libre des montagnards.

Nous avions avec nous un guide et un porteur, et comme il ne nous fallait plus que six heures de marche pour franchir le col et descendre dans l'Engadine, nous décidâmes de gravir en passant le *Grand Buin*, haut de 3,327 m., la seconde sommité du massif de Silvretta. C'était une montée de 300 mètres en plus, et un détour de trois heures seulement.

Le lendemain donc on nous éveilla à 2 h., et à 3 h. nous nous mettions en route à la lanterne. Il est très important en effet de partir tôt pour les courses de montagnes, si l'on veut jouir de la vue toujours plus claire au lever du jour; on évite ainsi de se fatiguer dans la neige amollie par le soleil, de crever les ponts de neige, ou de recevoir des avalanches de pierres ou de glace, comme cela arrive vers la fin de la journée par suite du dégel.

Nous ne regrettâmes pas ce détour : l'ascension du Grand Buin est une escalade de rochers très intéressante; il y avait notamment deux de ces fentes étroites dans le rocher, verticales ou à peu près, que l'on nomme des cheminées, longues de dix à vingt mètres chacune, et qui sont un vrai régal pour les amateurs de « varappe », ou grimpe de rochers. Nous étions au sommet à 7 h. 1/2 du matin. Chose excessivement rare en montagne, nous eûmes la chance de ne pas voir un seul

nuage à l'horizon. Le point de vue est superbe : outre le massif de Silvretta, que l'on voit dans tous ses détails, l'œil embrasse une grande partie des Alpes du Tyrol et de la Suisse, et nous pouvions, à 55 kil. de distance, compter toutes les cimes du massif de la Bernina.

A midi nous arrivions à Guarda, petit village de la Basse-Engadine, un peu fatigués peut-être de cette première excursion faite sans entraînement préalable, mais ravis d'avoir choisi cette route aussi intéressante que peu banale.

Parlons maintenant des excursions et ascensions que l'on peut faire dans l'Engadine. Je les diviserai en deux catégories, les faciles et les difficiles. J'ai fait les unes dans un premier séjour en 1893 avec ma femme et ma belle-sœur ; les autres l'an dernier avec ma femme. Aucune d'elles n'est donc impraticable ; plusieurs de ces courses (le Piz Morteratsch, les Sœurs, le Palu, la Bernina) sont difficiles, très difficiles même, mais non pas dangereuses avec de bons guides, et si l'on a l'habitude de la montagne. L'expérience seule permet de tracer la limite entre la simple difficulté et le véritable danger.

Voyons d'abord les excursions faciles :

La *Fuorcla Surlej* (2,756 m.) est une excursion de toute beauté et absolument recommandable : elle est de plus très facile et peut se faire sans guide si le temps est beau. On y monte généralement de Silvaplana ou de Sils-Maria, en trois heures environ, pour redescendre dans le val Roseg et de là à Pontresina. Le chemin est un bon petit sentier, et pendant toute la montée on a de charmants points de vue sur les lacs de l'Engadine ; mais lorsqu'on arrive au col, lorsque tout d'un coup le regard embrasse le cirque de la vallée de Roseg avec les sommets gigantesques qui vous dominent de plus de mille mètres, on reste muet d'admiration et de stupeur devant ce spectacle merveilleux et fantastique.

Le *Piz Languard* (« long regard », 3,266 m.), est la plus haute cime de la chaîne à laquelle est adossée Pontresina. chaîne qui fait face au massif de la Bernina. — Un chemin facile, dont la moitié peut se faire à mulet, mène en quatre heures au sommet. C'est donc une montagne qui n'offre aux grimpeurs qu'un intérêt médiocre. La dernière partie de l'ascension est cependant assez raide, et demande de la prudence quand il y a de la neige. Un guide est donc recommandable pour les novices.

Le panorama du Piz Languard est un des plus étendus et des plus célèbres des Alpes. Au premier plan se déploie dans ses moindres détails toute la chaîne de la Bernina : les trois cîmes du Palu et les quatre sommets de la Bellavista, comparables à autant de Jungfrau placées les unes à côté des autres, forment une des plus pures et des plus admirables crêtes glacées de toutes les Alpes, tandis que les Piz Bernina, Scerscen et Roseg ressemblent à des forteresses crénelées et inexpugnables. Partout, sauf un coin de vallée avec St-Moritz et son lac, on ne voit que neige et rochers nus, et de toutes parts, innombrables, émergent les sommets depuis l'Ëtzthal et l'Ortler dans le Tyrol jusqu'aux massifs du Mont-Rose et de l'Oberland en Suisse.

Un des grands agréments de l'Engadine est l'abord facile des glaciers. Tandis qu'en bien des endroits, à Grindelwald par exemple, on ne peut les atteindre qu'au prix de plusieurs heures d'efforts, par des sentiers raides et rocaillieux, on peut, de Pontresina, se faire commodément conduire en voiture jusqu'au pied même des glaciers.

Et cela est très heureux, car le glacier est véritablement le seuil de la montagne, l'escalier gigantesque qui mène là-haut vers les splendeurs. — Qui pourrait dire qu'il connaît la mer s'il n'a fait que l'admirer du bord, s'il n'a rasé de près les écueils, essuyé les grains et les tempêtes ? De même vous ne pouvez avoir aucune idée du glacier, si vous n'avez grimpé les éboulis des moraines, franchi les crevasses bleues, contourné les séracs branlants, et sondé les puits où grondent les torrents.

De Pontresina on voit, presque à son niveau, le *Glacier de Roseg*. Une jolie petite route, de 7 kil. de long, conduit par l'étroite vallée, au Restaurant de Roseg, au pied même du glacier. C'est là qu'en 1893 nous fîmes pour ainsi dire nos premiers pas. — Un petit sentier alpestre nous conduisit en deux heures, le long du glacier, à la cabane du Mortel, bien loin dans le cirque grandiose de Roseg. De là, pour aborder le glacier, il fallait gravir sa pente arrondie, et en quelques coups de piolet, le guide avait taillé les pas nécessaires. Ensuite, il n'y avait plus qu'à revenir en marchant sur la surface unie et solide du glacier ; pas de crevasses, tout au plus quelques moraines à traverser. Les moraines sont formées par les pierres qui tombent des couloirs des montagnes. Comme elles tombent toujours au même endroit du glacier, et que celui-ci avance graduellement, ces pierres finissent par former des lignes continues ayant la forme d'un toit démesurément long mais de peu de hauteur. Il n'y a aucun danger à traverser les

moraines, mais il faut cependant une certaine adresse, car les pierres, protégeant la glace contre l'action du soleil, ne forment qu'une couche mince et peu adhérente, et l'on redescend parfois trop vite ce qu'on a grimpé difficilement.

Après deux heures de flânerie sur le glacier, nous retrouvions au restaurant de Roseg notre voiture qui nous ramenait à Pontresina.

On visite aussi beaucoup le *Glacier de Morteratsch* ; celui-ci vient mourir à l'extrémité de sa vallée, à 5 kil. de Pontresina, près d'une belle chute formée par le ruisseau de Bernina. Ce glacier, le plus grand du massif, a 9 kil. de longueur. La manière la plus intéressante de le visiter, est de faire ce qu'on appelle le *tour de la Diavolezza*. Cette course de glacier est des plus grandioses et des moins fatigantes. Facile et sans péril aucun, elle se recommande à tous ceux qui peuvent affronter six à sept heures de marche, dont moitié dans la neige. A elle seule elle vaut le voyage à Pontresina, et celui qui ne l'a pas faite a réellement perdu son temps.

On se fait conduire en voiture jusqu'à une auberge appelée Bernina-Haus, sur la route du col de Bernina (1) ; de là on remonte par un bon sentier, puis par un champ de neige en pente douce, au col de la Diavolezza, haut de 2.977 m., entre le Piz Cambrena et le Mont Pers, sur la chaîne la plus orientale du massif. Là se trouve une petite auberge, le Diavolezza-Haus, baptisée du nom pompeux de Restaurant de la Neige éternelle. On peut y coucher, et comme l'escalier qui mène aux chambres du haut est très raide, on dit souvent, par plaisanterie, que cet escalier est la partie la plus périlleuse de l'expédition.

C'est vraiment la peine de passer une nuit dans ce site perdu, d'y admirer les lignes imposantes et les formes hardies des sommets de la chaîne, au coucher du soleil, ou aux premiers feux du jour, ou encore

(1) C'est par là que passe la route de voitures qui, de Pontresina, mène dans la Valteline en Italie. Ce col est à 2,330 mètres, dans un site particulièrement sauvage. Deux lacs, dans lesquels se mirent les pentes abruptes et les glaciers du Piz Cambrena, se trouvent au col même : le Lago Bianco (lac blanc) et le Lago Nero (lac noir). Leurs eaux ont en effet une teinte absolument différente, qui tient à leur profondeur et à leur origine : source ou glacier. Ces deux lacs sont séparés par une langue de terre d'une dizaine de mètres de largeur, et l'un se déverse dans le bassin de l'Adda, c'est-à-dire dans l'Adriatique, l'autre dans le Ruisseau de Bernina, par conséquent dans l'Inn et la mer Noire.

Du col de Bernina on peut faire deux petites excursions, l'Alp Grüm et le Sassal Masone. Cette dernière est préférable de beaucoup : l'endroit étant plus élevé, on y jouit d'un point de vue bien supérieur.

à la clarté de la lune, qui les fait paraître plus immaculés et plus énormes.

« Ici, c'est le monde polaire, l'âpreté de ses rocs nus et rigides, »
» l'entassement séculaire de ses neiges et de ses glaces, mais le »
» monde polaire avec la puissance des masses, le brutal déchirement »
» des arêtes et des cimes, et la magnificence de lumière des hautes »
» régions des Alpes. Il semble que l'on ait changé de monde : plus »
» rien ne rappelle la vie ; il ne reste plus que le règne minéral et la »
» froide magnificence de ces phénomènes. Tels nous paraîtraient les »
» paysages d'un astre désert, s'il nous était donné de les voir » (1).

De la cabane de Diavolezza un sentier conduit au glacier de Pers, sur lequel on s'engage. Au bout d'une heure on parvient à l'Isla Persa ou île perdue, plateau d'éboulis situé au milieu du glacier. On la traverse sans grande difficulté, puis, reprenant le glacier, on passe à côté des séracs du glacier de Pers, superbe amoncellement de blocs et d'aiguilles de glace, semblables aux vagues d'une mer déchainée et débordante qui se serait figée instantanément.

Assez péniblement on traverse la moraine qui sépare le glacier de Pers de celui de Morteratsch, puis, marchant sur la surface unie et presque plate de ce dernier glacier, on atteint son extrémité à un petit restaurant. De là une voiture vous ramène à Pontresina.

Comme il arrive toujours pour les excursions réputées faciles, l'affluence des touristes non exercés et inconscients du danger rend les accidents beaucoup plus fréquents qu'en haute montagne. Il est même un fait digne de remarque, unique peut-être dans les annales de l'alpinisme, c'est que jamais il n'est arrivé encore un seul accident suivi de mort d'homme sur les montagnes du massif de la Bernina. Tous ceux que l'on cite sont arrivés sur les glaciers, sur les Alpes (c'est-à-dire les pâturages alpestres), et sur les sentiers. Tissot parle bien d'un accident à la Bernina, dans son ouvrage de la Suisse Inconnue, mais il est de pure invention, au fond comme dans les détails.

Or, au tour de la Diavolezza, il y a dix ans, un pasteur protestant,

(1) Ce fragment est tiré du livre de l'éminent écrivain Émile Javelle : (« Souvenirs d'un Alpiniste » chez Payot, à Lausanne) ; mieux que personne, Javelle a su dépeindre les sublimes beautés de la montagne. Cette description se rapporte, il est vrai, à un tout autre site, mais elle peut s'appliquer admirablement au Col de la Diavolezza.

qui faisait l'excursion seul et sans guide, tombait dans une crevasse et s'y noyait. Il y a cinq ans, un touriste aurait aussi trouvé la mort au glacier de Morteratsch. Enfin, l'été dernier, nous fûmes presque les témoins d'un bien triste accident : un jour que nous partions à la Diavolezza afin de faire l'ascension du Palu, nous apprîmes en chemin qu'un homme s'était égaré sur le glacier, et qu'une caravane de guides avait été envoyée à sa recherche. Et tandis que nous montions à la Diavolezza, nous vîmes de loin sur le champ de neige un groupe qui descendait lentement. C'étaient les guides qui portaient un corps étendu sur une civière, la tête recouverte d'un manteau. Derrière, marchait soutenue par un guide, une jeune femme dont la douleur muette faisait peine à voir.

Arrivés à la cabane de Diavolezza, voici ce que nous apprîmes : c'était un jeune ménage italien ; ils étaient passés le matin même, gais et pleins d'entrain, avec un guide de St-Moritz. Celui-ci, peu au courant de la route, prit trop à gauche, et ils eurent à franchir une crevasse assez étroite. Pendant que le guide aidait la jeune femme, il pria l'Italien d'attendre, mais celui-ci, voulant traverser seul, glissa et tomba dans la crevasse. Tandis que la jeune femme restait sur le lieu de la catastrophe, le guide courut chercher du secours. Il fallut descendre à cinq reprises dans la crevasse, profonde de 45 mètres, pour retrouver et ramener le cadavre. La tête, en heurtant les parois de glace, avait été fracassée.

La morale à tirer de cette aventure, est que l'imprudence et l'inexpérience sont la cause de la majeure partie des accidents de montagne. Si ces personnes, au lieu de prendre un guide à St-Moritz, en avaient pris un à Pontresina plus à même de connaître le chemin ; si leur guide, voyant qu'il avait affaire à des novices, avait pris la précaution élémentaire de les mettre à la corde, il est probable que rien ne serait arrivé.

Et voilà comment les touristes incapables et ignorants ternissent la réputation de la montagne, et font traiter de fou celui qui, comprenant et aimant les Alpes, franchit la moraine, remonte le glacier et gravit la haute cime.

Pour nos grandes excursions nous avons les deux meilleurs guides de Pontresina : Martin Schocher et Christian Schnitzler. Le premier, un grand bel homme de 45 ans, que nous avons surnommé le grand-



LE PIZ BERNINA ET LE PIZ ROSIG, DE LA FUORCLA SURLEJ.



LE PIZ PALU DU PIZ MORTERATSCH.

prêtre à cause de sa longue barbe noire et de son air digne et majestueux, avait six enfants quand nous sommes arrivés à Pontresina, et sept quand nous en sommes partis. — L'autre, Schnitzler, aussi très grand et très fort, 32 ans, avait trois enfants. Nous étions assurés que nos guides ne s'exposeraient pas de gaité de cœur au danger.

Voici deux traits qui montrent ce que ces hommes-là peuvent avoir d'énergie, d'endurance et de présence d'esprit.

Un hiver que Schocher et Schnitzler voulaient faire l'ascension de la Crastaguzza avec une grande Alpiniste, M^{me} Main, de Londres, ils trouvèrent la rimaye ou bergschrund, absolument infranchissable : pas un seul pont de neige pour passer, et le bord supérieur de la crevasse était trop élevé pour que l'on pût sauter. — La rimaye est la crevasse qui règne sur tout le pourtour d'une montagne, différant en cela des crevasses de glacier qui peuvent généralement se contourner par des détours plus ou moins longs. — Alors Schnitzler, les pieds tout au bord du gouffre, laissa tomber sa tête et ses mains en avant pour atteindre l'autre bord, puis Schocher passa sur ce pont improvisé, amena à lui M^{me} Main, et retira Schnitzler de sa position peu commode.

L'autre trait, je l'ai lu dans le livret de Schocher, petit carnet sur lequel le touriste inscrit les courses qu'il a faites avec son guide, en lui donnant un témoignage de satisfaction ou de mécontentement, s'il y a lieu.

Deux Anglais, MM. Seebold et Knox, partis à minuit avec Schocher et un autre guide, atteignirent le sommet du Scerscen, non sans de nombreuses difficultés, à cause de la grande quantité de neige. De là ils voulurent gagner la Bernina par l'arête de jonction, mais ne purent y arriver. Ils tentèrent vainement aussi de descendre au glacier de Roseg : un mur de glace perpendiculaire barrait la route. Bref, la nuit les surprit sur l'arête, à 3,900 m. ; il fallut la passer tout entière sur un étroit petit plateau. Le lendemain matin ils purent enfin redescendre non sans peine. Au milieu des difficultés et des périls extrêmes de l'expédition, la conduite de Schocher fut admirable. Pendant vingt heures il ne cessa de travailler, et presque sans nourriture, les provisions étant épuisées. Durant la nuit, il fit dormir M. Knox sur ses genoux et sur son épaule.

Je ne puis entrer dans le détail de toutes les ascensions que nous avons faites avec eux. Je citerai seulement :

Le *Piz della Margna* (3,156 m.). belle montagne, qui a passé long-

temps pour inaccessible, est à recommander aux alpinistes à qui elle offre une grimpe intéressante et variée. Sa situation comme point de vue est exceptionnelle, et nulle autre pointe n'offre une vue aussi complète de la vallée.

Le *Chapütschin* (3,393 m.) et le *Piz Morteratsch* (3,754 m.), comme la Margna, sans réelles difficultés pour les alpinistes. Le Piz Morteratsch est cependant une dure grimpe : 1,800 mètres d'une seule traite, ce qui demande beaucoup de fond ; mais la vue de ce sommet placé au centre même du massif, est la plus complète, la plus grandiose que l'on puisse avoir sur la Bernina et ses satellites.

Nous voulions encore monter au Palu et à la Bernina, deux courses plus sérieuses. Tandis que le guide à la Margna et au Chapütschin coûte 15 francs, il faut lui donner 60 francs pour les trois cimes du Palu et 70 fr. pour la Bernina par le chemin le moins difficile. — Le Piz Roseg coûte 80 fr. et le Monte Rosso di Scerscen 150 fr., ce qui vous donne une idée comparative de la difficulté de ces ascensions.

Or, de même que le touriste quelque peu prudent s'enquiert des capacités de son guide avant de l'employer, de même le guide aime à s'assurer, avant d'entreprendre une montagne comme la Bernina, que le touriste n'est pas sujet au vertige. Aussi Schocher et Schnitzler nous proposèrent-ils, de faire auparavant l'ascension des *Sœurs* (en allemand *Schwestern*). Ce sont deux pointes très escarpées de la chaîne qui domine Pontresina, et dont le Languard est le point culminant. La plus haute des Sœurs a 2,982 m.

Donc un beau matin nous partions à 6 heures avec nos guides, qui s'étaient munis d'une bonne corde de soie. Au bout de deux heures nous étions au pied de la première cime, dont la paroi nous dominait d'une centaine de mètres. Alors nous nous attachons et nous commençons à grimper des pieds et des mains la pente qui devient de plus en plus escarpée. Dans les passages difficiles, un seul avançait à la fois, tandis que les autres se cramponnaient solidement aux roches, de l'excellent granit qui offre de très bonnes prises. Enfin nous atteignons le sommet : il est tellement étroit que nous pouvons à peine nous y asseoir tous les quatre. On a l'impression d'être perché au haut d'une cheminée de fabrique. Je demande à Christian si le reste est pareil : « Oh ! bien plus beau ! » répond-il. On comprend ce que cela voulait dire.

La première cime est séparée de la seconde par un creux d'une centaine de mètres de profondeur. Nous descendons d'abord sans trop

de difficulté, puis la pente s'accroît et devient presque verticale. En bas se présente un gros rocher qu'il faut contourner en faisant un pas énorme au-dessus du vide. Au fond, entre les deux cimes, c'est une étroite arête déchiquetée qui les réunit, et encore est-elle coupée dans son milieu par une crevasse qu'il faut sauter en se recevant sur une pierre inclinée, par conséquent avec le précipice à droite, à gauche et au-dessous.

La traversée de la seconde cime est encore plus vertigineuse, s'il est possible ; à certains endroits la pente est absolument verticale. Cependant nos guides étaient tellement adroits et attentifs que tout se passa sans encombre ; bien mieux, sans soupçon de vertige. C'est que nous avions une confiance absolue dans nos guides : nous n'avions pas peur de tomber, parce que nous savions qu'ils ne nous laisseraient pas tomber.

La seule cause du vertige, c'est l'imagination, cette maîtresse d'erreur et de fausseté, comme l'a nommée Pascal.

Le *Piz Palu* se compose de trois sommets. Entre le second pic, le plus élevé, et le troisième, ou pic occidental, se trouve un passage difficile où il faut rester sur le versant suisse de l'arête, lequel versant tombe presque perpendiculairement sur le glacier de Morteratsch. Ce passage fut en 1878 le théâtre d'une des actions les plus héroïques qui aient jamais été accomplies dans les Alpes. Hans Gras, le célèbre guide avec qui furent faites presque toutes les premières ascensions du massif, y sauva d'une mort certaine M. Wainwright et sa femme, deux des meilleurs ascensionnistes connus, en même temps que son propre frère Christian Gras.

L'expédition avait été surprise sur l'arête par une tempête de neige qui permettait à peine de distinguer le chemin. Christian Gras marchait en tête, puis M. Wainwright, puis sa femme ; Hans fermait la marche. Ils étaient tous attachés à la même corde. Hans Gras, paraît-il, cria à son frère de ne pas trop marcher sur la droite où une effroyable corniche de neige surplombait le versant suisse. A peine les mots étaient-ils sortis de sa bouche, que Hans Gras vit la neige se fendre sous les pas de ses compagnons. D'un coup d'œil et avec toute sa présence d'esprit, le brave guide comprit la gravité de la situation, et tandis que les trois autres étaient précipités avec la corniche sur le

versant suisse, il s'élançait résolûment dans l'abîme du versant italien, sur le côté opposé. Non seulement le poids des trois corps oppressait terriblement Hans Gras, mais encore il le remontait peu à peu jusqu'au sommet de la crête, et bien qu'il eût réussi à enrayer la chute, le salut ne semblait qu'être momentané. Hans se démenait comme un désespéré ; il parvint enfin à se créer un point d'appui avec son piolet et à s'y retenir : un pas seulement le séparait du précipice fatal.

Cependant ses compagnons restaient suspendus au-dessus de l'abîme, le long d'un mur de glace incliné à 70 degrés. Christian, blessé à la tête dans sa chute avait perdu son piolet. Heureusement M. Wainewright tenait encore le sien et put se tailler une marche ; puis il tendit son piolet à Christian, et celui-ci se mit à escalader l'effroyable pente. Il lui fallut plus de vingt minutes pour remonter ce qu'il avait descendu en une seconde. Quand il eût atteint le faite, les deux frères se mirent en devoir d'amener M. et M^{me} Wainewright en sûreté et y réussirent.

Hans Gras vit toujours ; il est vieux maintenant et n'est plus guide : comme il n'a pu malheureusement amasser de rentes, il est cocher. Aussi, grande fut notre joie, en partant pour le Palu, de voir, sur le siège de la voiture qui nous conduisait au Bernina-Haus, le vieux petit père Hans Gras. Naturellement nous lui parlâmes de l'incident que je viens de raconter, et comme je lui demandais quel était son état d'âme, le péril une fois passé : « Oh ! dit-il, nous nous sommes mis à pleurer très fort tous les quatre, puis on a bu une bonne lampée, et l'on s'est remis en route. »

En arrivant au Bernina-Haus nous bûmes une bonne bouteille de vin avec notre vieux cocher, puis nous le quittâmes ; il nous souhaita bonne chance, et ajouta : « Surtout, bien droit dans les marches ! »

A la cabane de Diavolezza nous trouvâmes deux Messieurs de Munich qui s'y étaient installés pour faire ensemble, sans guide, l'ascension des montagnes environnantes. Entre alpinistes on lie très vite connaissance, et à table nous parlâmes de nos projets. Ils venaient précisément de faire le matin même la première cime du Palu, et à les entendre, cela avait été épouvantable. Ils avaient mis huit heures pour monter ; la glace des arêtes était à vif et il leur avait fallu tailler des centaines de marches. La rimaye elle-même était très scabreuse : il n'y avait, pour la traverser, qu'un étroit mur de glace, très long et sinueux, sur lequel il fallait se tenir en équilibre.

A ces récits ajoutez la funèbre rencontre du cadavre de l'Italien et jugez si nous pûmes dormir cette nuit-là du sommeil du juste.

Cependant nos guides nous rassurèrent : « Vous verrez que nous ne mettrons que quatre heures et demie pour atteindre le premier sommet, et une heure et demie pour traverser les trois cimes ». C'est ce qui arriva : la neige était excellente ; nous passâmes la fameuse rimaye sans y penser, et il n'y eut que très peu à tailler.

Bref, je crois que nos Allemands, peut-être un peu jaloux de voir des Français alpinistes, avaient voulu nous effrayer ; à moins que, étant sans guide, ils n'aient pris, sans le savoir, une route beaucoup plus difficile.

Nous passâmes ainsi d'un sommet à l'autre par les arêtes, tantôt sur la neige, tantôt sur le rocher, et sans le moindre faux pas.

Nous eûmes peu de vue au sommet ; le vent s'était mis au Sud et des brouillards légers nous entouraient. Cependant nous nous arrê tâmes quelques instants sur la plus haute cime pour une cérémonie que je qualifierai de patriotique.

Ma femme très fière d'être la première dame qui montât au Palu et à la Bernina l'été dernier (le fait est qu'à la Bernina elle fut la seule), se mit dans la tête de planter un drapeau français sur le sommet de ces deux montagnes. Malheureusement, à Pontresina la demande en drapeaux français est excessivement restreinte ; aussi, l'offre était nulle. Pas le moindre drapeau français à trouver dans toute la localité. Enfin on réussit, avec un mouchoir rouge, un bleu et un bout de toile blanche, à confectionner deux petits drapeaux, et on leur fit faire une tige par le menuisier de l'endroit. C'est moi qui fus nommé porte-drapeau, mais comme il ne faut pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué, je le mis dans mon sac, les couleurs en bas, la hampe seule dépassant.

Donc en arrivant sur le pic central du Palu, à 3,912 m., sur la frontière italienne et suisse, les guides firent avec leurs mains un petit piédestal de neige durcie, afin que le drapeau ne fût pas à tout jamais enseveli par la prochaine chute de neige ; puis, moitié riant, moitié sérieux, on le planta en chantant l'air de la sonnerie aux champs. Chose curieuse, ce drapeau confectionné par des mains étrangères, avec des morceaux d'étoffe venant on ne sait d'où, et qui n'avait de français que les couleurs, ce fut le cœur gros que nous l'abandonnâmes là-haut, tout seul, sur la crête déserte et glacée.

Hélas ! tout n'est que vanité. Un jeune Autrichien que nous rencontrâmes quelque temps après à Bormio, et qui était monté au Palu après nous, nous dit qu'il y avait vu notre drapeau. Malheureusement

la lumière là-haut, est si vive, si intense, que le bleu s'était changé en vert. Notre drapeau français était devenu, sans le vouloir, un drapeau italien !

Le *Piz Bernina* (4,052 m.), la plus haute montagne du groupe, a été gravi pour la première fois en 1850 par l'ingénieur Coaz de Coire. La première ascension par une dame, une Anglaise, remonte à 1860.

Le Piz Bernina a un second sommet, le Piz Bianco, de 50 mètres environ moins élevé. On le traverse quand on monte à la Bernina par la *Scharte* ou brèche de la Bernina. Cette route a été faite pour la première fois en 1878 par le Docteur Güssfeldt qui mit trois heures pour franchir les 270 mètres à vol d'oiseau qui séparent les deux sommets. C'est qu'il faut, pour traverser ce passage, se livrer à une gymnastique extraordinaire. Que penser après cela des gens, — et ils sont nombreux, — qui vous demandent, comme à de vulgaires bicyclistes, combien vous faites de kilomètres dans votre journée ?

Donc le 12 août dernier nous quitions la cabane Diavolezza, à 2 h. 10 du matin, à la lanterne. Sur le glacier on nous met à la corde et nous le remontons doucement. Bientôt nous passons près des rochers escarpés de *Gemsefreiheit* (liberté des chamois), semblables dans la nuit à une ruine fantastique. Puis nous sommes environnés de brouillard ; la neige est raboteuse et dure, et comme on n'y voit guère, la montée est pénible.

A 5 heures du matin nous arrivons à la *Fortezza* (forteresse), contre-fort de la Bellavista. C'est par là que l'on monte pour atteindre le haut plateau du glacier, d'abord sur une large arête de neige, puis sur des rochers excessivement escarpés. En haut de la Fortezza nous nous arrêtons pour déjeuner ; les nuages sont maintenant au-dessous de nous, et tout à coup les rayons du soleil levant illuminent en rouge le sommet de la Bernina. Ce spectacle féerique ne dure que quelques minutes. Nous nous remettons en route sur les champs de neige, et longeons à 3,700 mètres d'altitude les cimes de la Bellavista jusqu'au Crastaguzza-Sattel (1), non sans franchir quelques belles crevasses. La Bernina se dresse tout contre nous, et nous apercevons en profil la fameuse arête qui va nous servir d'échelle en quelque sorte pour y monter.

(1) Le Crastaguzza-Sattel est la dépression qui se trouve entre le Crastaguzza et la Bernina.

Cette arête, que l'on met une heure et demie à gravir, est en roches escarpées, parfois lisses et surplombantes. Elle est presque toujours très étroite. La dernière partie est tout en neige, et mince comme une lame ; on y taille des pas sur lesquels il faut se tenir en équilibre pendant un quart d'heure. Bien des hommes, dit-on, n'osent s'y aventurer qu'à califourchon.

Pourquoi, direz-vous, prendre un chemin aussi vertigineux que des arêtes ? C'est qu'il est, de beaucoup, le plus sûr. On ne peut pas en général, gravir ces hautes montagnes par le flanc trop escarpé ; restent les couloirs, longues ravines creusées et balayées par les avalanches de pierres et de glace. Ces derniers passages sont généralement très dangereux ; utilisés par les premiers alpinistes, les couloirs ne sont actuellement employés que là où les arêtes sont impraticables.

Du Crastaguzza-Sattel nous atteignons en une demi-heure, par un champ de neige en pente douce, le pied de l'arête de la Bernina. Nous nous arrêtons dans les premiers rochers et y laissons nos sacs et nos provisions, afin de ne pas être gênés dans nos mouvements. De là déjà le spectacle est extraordinaire : au-dessous de nous les nuages s'étendent jusqu'à l'horizon, semblables à une mer houleuse d'où émergeraient, comme autant d'îles, tous les sommets de plus de 3,000 mètres d'altitude.

A 9 heures enfin nous atteignons la cime, très étroite arête d'une vingtaine de mètres de largeur, recourbée en demi-cercle, et escarpée de tous côtés comme une tour. Et quelle tour ! La première impression, en arrivant là-haut, est de se tâter pour s'assurer qu'on n'est pas le jouet d'un rêve. Dans cet éblouissement de lumière, dans ce silence éternel, l'immense panorama de cimes géantes que l'on domine comme en planant, ne peut se comparer à rien de connu, et les sentiments que l'on éprouve défient toute description. Ceux qui prétendent que l'on n'escalade de tels sommets que pour la gloriole, n'ont jamais vu ni même soupçonné pareil spectacle.

Bientôt les guides nous rappellent à la réalité : nous étions déjà depuis une heure au sommet. La descente de l'arête se fit avec lenteur et une extrême précaution.

Habituellement, en la quittant, on redescend en ligne droite au glacier de Morteratsch, par le *Labyrinthe*, effroyable enchevêtrement de crevasses et de séracs accroché aux flancs de la Bernina. L'année dernière il était impraticable, les principaux ponts de neige étant

rompus. Il nous fallut donc retourner sur nos pas, tout le long de la Bellavista, à peu près jusqu'à la Fortezza. A cet endroit le glacier est moins crevassé ; on le nomme *Loch* (trou) et, comme le nom l'indique, la pente est fort raide, et à certains endroits on doit y tailler des degrés.

Toute cette partie fut faite le plus rapidement possible, afin de nous mettre promptement hors de portée des avalanches. Enfin à 2 heures et demie nous étions sur le plat du glacier de Morteratsch, et nous nous décordions. Il y avait douze heures que nous étions attachés. A 5 h. 1/4 nous étions de retour à Pontresina, après avoir marché 13 heures : 7 à la montée et 6 à la descente. Jamais nous n'avons été aussi contents de notre journée.

Maintenant, en manière de conclusion, je répondrai à une objection que l'on m'a posée bien souvent : A quoi donc sert tout cela ?

D'abord, au point de vue scientifique, on trouve beaucoup à apprendre en montagne : géographie, géologie, cosmographie, météorologie, etc.

Au point de vue physique, l'alpinisme rend la vigueur et la souplesse ; on est surpris de l'endurance et de l'énergie que l'on acquiert par l'entraînement : on se sent véritablement rajeuni. J'ajouterai que c'est un moyen infailible de perdre ce que les Anglais appellent « un petit peu de corporation ».

Au moral l'alpinisme est également salutaire. Nous autres Flamands, nous avons, grâce à Dieu, au fond de l'âme, comme tous les peuples du Nord, un grain de poésie, une étincelle qui ne demande qu'à se rallumer devant ces spectacles sublimes de la nature, qui nous fortifient et nous rendent meilleurs.

Enfin, je crois qu'au point de vue patriotique, il est bon de montrer aux autres peuples qu'il n'y a pas que les Anglais qui osent s'attaquer aux hautes cîmes. Les Français n'auraient-ils pas l'énergie nécessaire pour faire des courses de montagne ! Ce n'est pas cela : ce qui nous manque, c'est l'initiative ; il faut que ce soit la mode.

Nous aimerions la montagne si nous la connaissions mieux, et nous y trouverions plus de profit, pour l'âme et pour le corps, que dans les villes d'eaux les plus renommées et sur les plages les plus à la mode.

IMPRESSIONS D'UN LILLOIS

DANS UN VOYAGE AU CENTRE DE L'AFRIQUE

(Suite) (1).

Sinangba, 21 Septembre 1897. — Enfin je viens de recevoir un ravitaillement de 30 jours en riz, biscuit, sucre, café et sel, il était temps, car je n'avais plus rien depuis plusieurs jours; il m'était principalement pénible d'être privé de sel et de café.

La pluie n'a pas cessé de tomber de toute la journée; la température est très froide; je suis obligé de me couvrir avec des vêtements de drap; le thermomètre marque à 5 heures du soir 17 degrés.

De petits convois continuent à passer à plusieurs jours d'intervalle; jusqu'à présent je n'ai encore vu aucune charge du vapeur, j'espère que cela ne tardera pas.

24 Septembre. — Dans la nuit d'hier le village des femmes de Sinangba a été mis en émoi; une panthère de très grande taille est entrée dans ce village, a pénétré dans la case du chef en détruisant de ses puissantes griffes le mur en terre qui sert de clôture, et a pris et mangé sur place deux poulets qui s'y trouvaient. Fort heureusement, Sinangba était absent; depuis plusieurs jours il fait une tournée dans ses villages, afin de chercher des vivres; nul doute que s'il avait été dans sa case, il n'eût subi le même sort que ses poulets. Ses femmes, logées dans des cases voisines, se sauvèrent en poussant des cris, ce qui mit le fauve en fuite.

Aucun homme ne pouvant pénétrer dans le village des femmes du chef, celles-ci ne peuvent compter, en pareil cas, sur l'appui des bazinguers.

(1) Voir tome XXVI, 1896, pages 186 et 294; tome XXVII, 1897, pages 57, 110 et 186; t. XXVIII, page 148, 218, 300 et 387; tome XXIX, 1898, pages 82 et 141.

Je me suis rendu au village, j'ai constaté les traces de l'animal, à en juger par celles-ci, la panthère devait être d'une taille peu ordinaire.

En cette saison, en raison des hautes herbes et de la brousse épaisse qui couvrent le sol, les panthères, léopards et autres fauves sont nombreux et rôdent journellement aux environs des villages, où ils espèrent trouver leur nourriture ; leur audace est très grande.

26 Septembre. — Aujourd'hui nous avons eu une invasion de sauterelles ; le poste en était couvert ; c'est par milliers que les tirailleurs et leurs femmes les tuaient ; pendant plus de deux heures, ce nuage de sauterelles formait un épais brouillard, les ravages que font ces insectes sont effrayants ; aussi bien souvent, les indigènes font leurs récoltes sans attendre la maturité de leurs plantations.

28 Septembre. — Depuis quelques jours il ne cesse de pleuvoir ; la température subit de fortes variations ; du froid causé par l'humidité elle passe à une chaleur accablante dès que le soleil apparaît ; les cas de fièvres sont fréquents. Tous les cours d'eau ont débordé, les plaines forment d'immenses marais dans lesquels on patauge jusqu'aux genoux.

5 Octobre. — Les charges du vapeur « *Faidherbe* » commencent à arriver ; aujourd'hui nous avons reçu 2 petits convois avec 16 charges ; les porteurs font la grimace, car les pièces du vapeur sont lourdes et la plupart sont portées par 2 hommes.

8 Octobre. — Je suis enchanté : un gros convoi de 280 porteurs avec des charges du « *Faidherbe* » et du chaland « *Etienne* » est arrivé au poste ; cette caravane importante est conduite par le fils du sultan Semio, l'escorte se compose de 50 bazinguers ; plusieurs chefs Zandés accompagnent également le convoi.

D'après les renseignements que j'ai reçus de Semio, il resterait dans ce poste 56 charges, plus 32 abandonnées sur la route ; c'est avec la plus vive satisfaction que je compte quitter Sinangba prochainement.

9 Octobre. — Je reçois des nouvelles du fort Hossinger, d'après lesquelles le massacre de l'expédition Dhanis par les Arabes serait confirmé. Ce triste événement a produit dans tout le pays une immense impression. D'autre part, on annonce qu'un Ras abyssin serait à

Fachoda ou dans cette région, avec un corps d'armée ; on ne connaît pas ses intentions. Cette nouvelle est donnée sous les plus grandes réserves.

10 Octobre. — Un mot sur les mœurs zandés : ce matin est venu au poste un indigène pour vendre quelques vivres. Cet homme avait les doigts des deux mains coupés à la première phalange, je m'aperçus de son embarras aux questions que je lui posai, ce qui éveilla ma curiosité ; j'interrogeai alors un garde-pavillon sur les causes de cet accident, il me répondit que cet homme avait été surpris en flagrant délit d'adultère avec la femme d'un petit chef et que ce dernier, après avoir égorgé la femme, fit couper les doigts du coupable, et il ajouta, qu'en outre de cette mutilation, le chef, dans sa cruauté, lui en fit subir une autre beaucoup plus sensible.

14 Octobre. — Les charges du vapeur et du chaland « *Étienne* » continuent à passer ; encore une dizaine de jours et ce sera fini ; j'espère donc partir prochainement au Soueh.

Un courrier est venu confirmer le massacre de l'expédition Dhanis, non par les Arabes mais par ses propres troupes qui se sont révoltées, 21 blancs ont été tués, l'armurier seul a été fait prisonnier et emmené par les rebelles dans la région des grands lacs. D'autre part, Ménélick aurait envoyé 10,000 hommes pour occuper Lado et 10,000 hommes pour occuper Fachoda où il nous attendrait. Cette dernière nouvelle nous cause beaucoup de plaisir.

20 Octobre. — Je suis informé du passage des dernières charges. Je préviens Sinangba de me rechercher quelques porteurs afin de me mettre en route.

22 Octobre. — Je quitterai Sinangba demain, mes porteurs sont arrivés.

23 Octobre. — A 7 heures je me mets en route, le chef qui est venu me saluer au départ m'a paru très enchanté ; cela se comprend, depuis deux mois que je réside chez lui, il ne s'est pas passé de jour que je ne lui demande des vivres pour ravitailler les convois, et des porteurs pour relever les charges abandonnées sur la route ; je n'ai pas eu à me plaindre de lui, il a été consciencieux, il m'a donné pendant

ces deux mois plus de 1,500 rations de farine de mil ou de maïs en échange de perles ; je considère ce résultat comme excellent, car cette région est très pauvre ; il a fallu que je réitère mes demandes de vivres plusieurs fois par jour, car les noirs ne sont jamais pressés de s'exécuter ; ce n'est qu'en insistant constamment que l'on arrive à obtenir quelque chose.

Après 10 kilomètres j'arrive au village de Mézan, fils de Sinangba. Ce jeune chef est âgé d'une douzaine d'années ; dès mon arrivée il donne des ordres pour que l'on apporte à manger aux porteurs. Le repas terminé, je continue la marche ; la chaleur est accablante, un soleil de plomb, pas de brise, les porteurs s'arrêtent souvent pour se reposer. A 1 heure du soir, je traverse 2 marais successifs d'environ 200 mètres chacun ; on enfonce dans la boue jusqu'aux mollets et jusqu'aux genoux, en certains endroits, il s'en dégage des émanations pestilentielles. Je m'arrête à 2 h. 25 sur un plateau ferrugineux, à proximité d'un petit ruisseau. Mes porteurs sont exténués par suite de la forte chaleur et du mauvais état de la route.

24 Octobre. — Je quitte le campement à 6 heures. Le temps est superbe depuis hier ; à 7 heures, je trouve sur le sentier un cadavre de porteur d'une caravane précédente.

L'aspect du pays ne varie pas, plaines immenses aux hautes herbes qui sont arrosées tous les 4 ou 5 kilomètres par des cours d'eau ; le sol est ferrugineux. A 10 heures, j'arrive au village Rafaï, où je m'arrête un instant pour faire manger les porteurs, puis la marche reprend jusqu'à 3 heures du soir, où je fais le campement à 14 kilomètres du village.

25 Octobre. — Départ à 6 h. 15. Après deux heures de marche j'arrive à des affleurements de granit que la route traverse sur un parcours de plus de 6 kilomètres ; à cet endroit le pays est accidenté, l'on remarque de petites collines de granit d'une cinquantaine de mètres de hauteur, puis le pays reprend son aspect habituel.

A 11 heures j'arrive à la rivière Kéré, large de 20 mètres et profonde de 1^m,50 à 1^m,80 en ce moment, on la traverse avec beaucoup de difficultés sur des troncs d'arbres reliés entre eux par des lianes, mais n'offrant que peu de solidité ; le passage de la rivière dure une demi-heure. Je fais la halte-repas sur la rive gauche, puis la marche est reprise jusqu'à 3 heures. Le campement est établi. La chaleur, comme

les jours précédents, a été très forte, la température se maintient élevée, pas une goutte de pluie depuis le départ, la saison sèche approche; les indigènes attendent avec impatience le moment où ils pourront brûler les herbes pour se livrer à la chasse.

26 Octobre. — Je quitte le campement à 6 heures, il ne se passe pas de jours où l'on n'ait quelques marais à traverser; depuis hier j'aperçois de temps à autre quelques palmiers ronniers, je n'en avais plus vu depuis le village Kana, situé à 15 kilomètres à l'Est de Bakary. A une heure du soir j'arrive au village Baleni, le chef vient m'apporter 2 poules, il s'excuse de ne pouvoir m'en donner davantage, en raison de sa pauvreté. Ce cadeau me fait beaucoup de plaisir, car voilà plusieurs jours que je ne mange que des légumes, et encore toujours les mêmes (haricots du pays et patates). Le village se compose de quelques misérables cases éparses çà et là; celle du chef est plus grande et mieux construite, je remarque aux alentours quelques maigres plantations. Je fais le campement près du village où je me trouve, à trois heures de marche de M'Bima.

27 Octobre. — Je me mets en route à 6 h. 30, une heure plus tard je trouve un affleurement de granit que je suis sur un parcours d'un kilomètre. A 10 heures, j'arrive à la rivière Méré, large de 30 mètres et profonde de 1^m,70, on la traverse sur un pont solide construit avec des branches d'arbres. Cette rivière, qui prend sa source près du pic Dou, coule dans la direction Nord-Sud et elle va se jeter dans le M'Bomou, considérablement grossie par de nombreux affluents. A 10 h. 45 j'arrive au poste de M'Bima; les porteurs sont heureux d'arriver au terme de leur voyage. A peine les charges déposées dans la cour du poste, ils s'en vont rapidement.

Le poste de transit de M'Bima est entouré de tous côtés par des monticules de granit; la rivière Nembia coule au pied du poste, cette petite rivière a deux sources distinctes, l'une au Nord, l'autre à l'Est, c'est-à-dire qu'elle prend ses sources sur le versant Nord d'un plateau et sur le versant Est du même plateau; le poste est construit au confluent des deux branches; ce poste, en temps ordinaire, est occupé par 6 gardes-pavillon, dont 3 indigènes et 3 tirailleurs sénégalais, aujourd'hui la présence d'un Européen est indispensable pour assurer le service du transit des nombreuses charges de la Mission et du matériel du vapeur.

1 case servant de logement au chef de poste.

1 case servant de magasin.

2 cases pour les gardes-pavillon composent le poste, qui est entouré de bananiers et de quelques papaïers.

Le chef M'Bima qui commande tous les villages de cette région, habite près du poste, à 600 mètres ; pas de villages aux environs, en raison du sol granitique ; les plus rapprochés sont à 5 et 6 kilomètres.

28 Octobre. — Je reçois l'ordre de rester à M'Bima jusqu'au départ total des charges du vapeur et de la Mission ; je prévois un séjour d'une dizaine de jours.

Je reçois la visite du chef M'Bima ; c'est un homme jeune, la physionomie intelligente, quelque peu sournoise ; il est vêtu d'une grande tunique de toile blanche, d'un large pantalon de même tissu et d'une large ceinture de flanelle rouge, il porte pour coiffure un chapeau de feutre noir, semblable à ceux des montagnards du Tyrol. La conversation roule naturellement sur le portage, la grande préoccupation actuelle, il promet de fournir 100 porteurs dans le plus bref délai.

M'Bima est le dernier chef Zandé soumis à l'autorité du sultan Zemio ; les territoires situés à l'Est appartiennent au sultan Tamboura, chez lequel on a construit en 1895 un poste qui porte le nom de « Fort Hossinger ».

Ainsi qu'on peut le voir, le sultan Zemio est le plus grand chef du Haut-M'Bomou de l'Est à l'Ouest, son autorité s'étend sur près de 300 kilomètres ; du Nord au Sud, il commande depuis Dem-Zibber jusqu'à quelques kilomètres au delà de la rive gauche du M'Bomou, c'est-à-dire près de 400 kilomètres.

29 Octobre. — Les gens de Tamboura viennent prendre les charges en transit au poste pour les porter à Kodzioli, premier poste formé par la Mission, qui se trouve sur le Soueh, à 60 kilomètres de Tamboura. Kodzioli est le camp-arsenal où l'on opère le montage du vapeur et des chalands.

La distance qui sépare M'Bima de Fort Hossinger est de 101 kilomètres.

M'Bima se trouve encore dans le bassin du Congo ; toutes les rivières

que j'ai rencontrées vont se jeter dans le M'Bomou, sous-tributaire du Congo.

30 Octobre. — Il m'est arrivé hier soir vers 11 heures un léger désagrément qui, sur le moment, m'a produit une certaine émotion. Je causais avec mon compagnon Dat, membre de la Mission, lorsque tout à coup nous entendîmes près de nous, vers nos bagages, un certain bruit qui nous mit aussitôt en éveil; nous nous apprêtions à aller voir ce qui en était, lorsqu'un serpent gros comme le bras, long de 2^m,50 à 3 mètres, passa entre nous deux avec rapidité; nous sortîmes aussitôt de la case avec un fusil pour lui donner la chasse, mais il avait disparu; la nuit était très noire; malgré nos recherches, il nous fut impossible de le retrouver. Nous nous sommes demandés comment il avait pu pénétrer dans la case sans attirer notre attention. C'est la première fois que pareil fait m'arrive.

M'Bima, conformément à sa promesse, envoie des porteurs. Ces gens appartiennent à deux tribus différentes, les Pembias et les Bassiris, ils sont robustes et vigoureux, ils forment contraste avec ces malheureux Karis qui, avec une charge de 15 kilos, pliaient sous le poids.

31 Octobre. — Toutes les charges : matériel du vapeur et chaland sont parties sur Tamboura et Kodzioli; il ne me reste ici que des marchandises de la Mission qui, je l'espère, ne tarderont pas à être évacuées.

La région M'Bima n'est guère plus riche en vivres que celle de Sinangba, c'est à peine si, depuis mon arrivée, j'ai pu recueillir les rations nécessaires à mon personnel. Quant à moi, le chef m'a apporté 3 poulets et quelques patates; j'ai remarqué qu'à cette époque il y avait beaucoup d'arachides; j'ai pu me procurer une demi-bouteille d'huile qui sert à ma cuisine. Les indigènes en mangent beaucoup, ils les font cuire, puis les réduisent en pâte; c'est un mets réputé délicieux, parmi eux.

(A suivre).

X.

LETTRES DE SIKASSO

Un de nos collègues veut bien nous communiquer les extraits suivants de lettres écrites par son fils :

Sikasso, 8 Mai 1898.

« Combien je suis heureux d'avoir vu ce que j'ai vu ! Enfin, mon début de carrière aura été honoré de ce que nous souhaitons tous : le feu. Et ceci n'a pas été une de ces colonnes pour rire ; il me suffira de vous dire que sur un effectif de 11 à 1,200 hommes, nous avons eu près de 180 blessés et plus de 50 tués. Sikasso est prise depuis le 1^{er} Mai, jour où l'on a donné l'assaut. Nous étions devant la ville depuis le 15 Avril, et dans ces quinze jours nous avons dû livrer 14 combats, soit en prenant des positions, soit en défendant notre camp contre des forces qu'on estime de 6 à 7,000 guerriers armés en grand nombre de fusils à tir rapide. La ville de Sikasso est la plus grande du Soudan, elle a 8 à 10 kilomètres de tour, avec une double enceinte de fortifications, un donjon qu'il a fallu démolir à coups de canon et plusieurs autres réduits fortifiés. Réellement cette cité m'a donné, le premier jour où je l'ai vue, l'impression de l'apogée d'une civilisation, de ce que des noirs livrés à eux-mêmes pouvaient faire de mieux.

» Les marches de Bammako à Sikasso ont duré 15 jours et ont été assez pénibles et quant aux combats ils ont été sérieux. Un jour notamment, à une attaque du camp, j'ai eu deux de mes porteurs blessés dans l'ambulance où j'opérais. Les soldats de Babemba, roi de Sikasso, ne tiraient que sur les Européens, reconnaissables à leur casque, et dès que j'arrivais sur une ligne de feu pour ramasser un blessé, j'étais salué d'une grêle de balles. Je suis content, parce que je n'ai jamais perdu mon sang-froid ; d'ailleurs la préoccupation de son métier à faire enlève tout retour de pensée personnelle et l'on panse, soigne, médicamente aussi à l'aise que dans une salle d'hôpital. Le

jour de l'assaut, je suis entré presque tout de suite derrière les colonnes, dans la matinée, et j'ai eu ainsi cette veine de pouvoir aller un peu partout où l'on se battait.

Le colonel Audéoud avait pris lui-même le commandement de la colonne. Il va retourner à Kayes, mais le commandant Pineau m'emmène avec une deuxième colonne qui, d'ici, va aller ravitailler Kong et prendre des garnisons pour l'hivernage dans la région de la Volta ; cette expédition ci sera d'ailleurs toute pacifique.

» Nous sommes bivouaqués en dehors de la ville qu'on ne peut occuper encore à cause des cadavres qui l'encombrent et parce qu'elle est dans un fond, d'où l'on ne voit pas assez le pays ; mais les soumissions affluent. Comme événement militaire, j'ai certainement vu l'affaire la plus chaude depuis le Dahomey.

» Les journaux parleront sans doute de la mort de deux officiers tués raides à la tête de leur compagnie.

» Puisque je vous ai cité le nom de Babemba , il faut que je vous dise sa fin tragique et vraiment royale. Au moment où l'on enlevait d'assaut son palais personnel , voyant qu'il ne pouvait plus tenir, il s'est fait sauter la tête au milieu de ses derniers fidèles : cinq minutes après on trouvait son cadavre encore chaud..... »

ENTRE LE POSTE DE LA COMOÈ ET LOKHOSO.

13 Juin 1898.

« Il n'y a pas bien longtemps je vous écrivais des bords de la Bandama, beau fleuve de 100 mètres de large que nous avons passé à gué ; j'ai constaté que sur 39 heures nous avons marché 28 ou 29 heures, ayant touché barre à Kong qui n'est qu'un vaste charnier. C'est notre poste extrême dans cette direction et Samory l'assiège continuellement. C'est vraiment une dure vie que celle des officiers et autres qui y sont renfermés, le plus souvent coupés de toute communication. Les routes que nous suivons sont jalonnées de crânes, cailloux blancs que Samory sème partout où il a passé. Tous les villages ruinés et brûlés, la brousse envahissant les anciennes cultures, quelques rares habitants tapis, à peine encore rassurés par notre récente occupation ; tout cela ajoute encore au caractère de désolation de ce pays.

» Après la Bandama, nous avons traversé hier la Camoë, où il y a un joli poste et c'est si bon ici de voir couler une vraie rivière ; il semble que cela rapproche des siens. On se dit qu'il n'y aurait qu'à filer en barque, que tout cela va vers la côte, vers la France !....

» Nous sommes dans une période de beau temps, depuis Kong il n'y a eu qu'une tornade, mais par exemple il fait chaud ! hier nous marchions encore entre 2 et 3 heures de l'après-midi et il devait bien y avoir 40° au moins ; mais on se fait au soleil et nous n'y pensons plus maintenant. Depuis quelque temps nous vivons au milieu des traces d'éléphants ; ce sont des trous énormes de 50 à 60 centimètres de diamètres et de 30 à 40 de profondeur ; on ne voit jamais les éléphants, mais souvent le matin on trouve des arbres qu'ils ont déracinés. Ce qui est plus gracieux, ce sont les hirondelles que je vois voler en ce moment : d'abord celles d'Europe, puis d'autres plus petites qui nichent ici.

» Nous avons franchi ce matin une falaise superbe en grès vosgien : par moments on se serait cru près de Plombières, dans la vallée des Roches ; si nous restons quelque temps à Bobo-Dioulasso, je reviendrai la dessiner..... Je m'interromps parce qu'on va partir, le camp commence à s'agiter, les porteurs à crier. Si l'on n'a pas une poigne de fer, on est perdu ; songez que nous sommes en tout 32 Européens au milieu de 1,200 noirs ; heureusement que les tirailleurs et les spahis sont d'un dévouement absolu. »

22 Juin.

« Nous voici à Bobo-Dioulasso depuis hier matin et j'ai déjà pris possession de ma nouvelle demeure ; voilà deux mois que je couche à la belle étoile ; ici nous allons jouir des délices d'une civilisation..... très relative. Le poste est agréable, on y trouve du lait, du beurre, des œufs, toutes choses dont nous étions privés depuis plus de trois semaines. Hier soir et cette nuit, tornade énorme qui nous a procuré aujourd'hui un temps délicieux, mais hier nous avons marché par une température vraiment torride.

» Nous venons d'avoir un courrier de France et tout le monde est comme moi stupéfié de sa rapidité ; espérons que cela continuera..... »

.

LE CHEMIN DE FER DU CONGO

On a souvent et avec raison insisté sur l'utilité des chemins de fer comme voie de pénétration dans les pays nouveaux. Un nouvel et frappant exemple est la voie ferrée que viennent de construire les Belges pour relier la grande artère fluviale du Congo à la côte. Ce fleuve majestueux est interrompu sur son parcours à divers endroits, comme on le sait, par des rapides et dans la partie basse entre autres ; c'est pour obvier aux inconvénients résultant de cette disposition défectueuse du fleuve que le gouvernement de l'État du Congo a créé la ligne de Matadi à Dolo.

Bien que cette ligne paraisse relativement peu importante si on la compare à d'autres grandes lignes, comme celle du Transsibérien par exemple, elle n'en a pas moins un intérêt capital, ouvrant à l'activité moderne et au commerce européen les immenses territoires du vaste royaume africain qui comprend tout le bassin du Congo et de ses affluents.

Du Stanley-Pool au Stanley-Falls, les célèbres et grandioses chutes, Niagara africain, des navires parcouraient le fleuve, vapeurs fluviaux, faisant des services réguliers, mais malheureusement ils ne pouvaient atteindre le littoral, et la suite des cataractes annihilait en grande partie le bénéfice qu'on pouvait tirer de ces transports par voie d'eau ; la solution du problème a été trouvée grâce au chemin de fer, quoiqu'il eût peut-être été préférable de canaliser le fleuve ou de faire un canal latéral, si la chose eût été possible.

Sans reprendre l'historique de ce travail, qui a duré le double du temps prévu tout d'abord, et a coûté près de soixante millions de francs au lieu de vingt-cinq, chiffre auquel on avait estimé les dépenses à l'origine, disons d'abord qu'il fait grand honneur aux ingénieurs qui ont su mener à bonne fin cet important travail, sous la haute direction de MM. Espanet, un de nos compatriotes, Goffin et Trouet. Il est bon de rappeler qu'il y a dix ans les études du tracé étaient faites par le lieutenant-colonel Thys qui, grâce à l'énergie qu'il a su déployer et confiant dans le succès de l'entreprise, a été le promoteur du projet. C'est aussi à lui que revient le mérite d'avoir formé un syndicat belge qui a enlevé l'affaire à un groupe de financiers anglais, et il a fait ainsi œuvre de bon patriote.

Le tracé primitif de 435 kilomètres a été réduit à 388, que l'on a mis huit années à établir. Le résultat final a paru d'autant plus surprenant que les travaux avancèrent à l'origine très péniblement, et il fallut près de quatre années pour atteindre le cinquantième kilomètre ; on était insuffisamment outillé alors et de plus il fallait entraîner les hommes, en dehors des difficultés que la nature semblait avoir opposées au travail humain. Les noirs ouvriers étaient recrutés sur la Côte d'Ivoire et à Zanzibar ; il fallut leur adjoindre des coolies chinois. Inutile d'ajouter que les maladies creusèrent des vides dans les rangs des travailleurs, et ce fut par centaines et même par milliers que l'on compta les morts. Il ne saurait malheureusement en être autrement dans ces circonstances et sous ces climats meurtriers.

Mettant à profit la leçon donnée par le général Annenkoff lors de l'exécution du chemin de fer du Turkestan, qui surprit le monde entier par sa rapide construction, les ingénieurs faisaient transporter le matériel au fur et à mesure de l'achèvement

de la voie et les équipes poussaient successivement leurs campements en avant.

On concevra les difficultés qu'il fallut surmonter si l'on songe que, partant d'environ soixante mètres au-dessus du niveau de la mer la voie s'élève à plus de sept cents mètres pour aboutir à une altitude d'environ quatre cents sur les bords du fleuve, près de Léopoldville, en face de Brazzaville, notre centre congolais qui bénéficiera aussi dans une large mesure de cette artère ferrée.

Le détail du tracé qui comporte de nombreux déblais, rampes et remblais, où il a fallu souvent employer les explosifs, et ne compte pas moins d'une centaine de ponts dont certains atteignent quatre-vingts et cent mètres, nous entraînerait trop loin et ne présenterait qu'un trop médiocre intérêt pour que nous insistions davantage.

En terminant, ajoutons cependant que si l'argent employé a dépassé les prévisions, il semble vouloir en être de même des recettes de bien supérieures à celles prévues.

Les tarifs, élevés, sont cependant, paraît-il, bien inférieurs à ceux auxquels revenaient les transports par caravanes ; il est fait de plus des réductions pour certaines catégories de marchandises et surtout en vue de favoriser l'exportation. Il existe deux classes de voyageurs, et si la première est des plus onéreuses, la seconde, réservée aux indigènes, se rapproche de nos prix.

Au résumé, c'est une grande et belle œuvre au succès de laquelle on ne saurait trop applaudir, puisque dans une certaine mesure nous en bénéficierons.

EUGÈNE GALLOIS,

Membre des Sociétés de Géographie de Paris et de Lille.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1898.

LA VALLÉE DU RHIN.

Excursion à Aix-la-Chapelle ; Cologne ; le Drachemfels ;
Coblentz ; Le Niederwald ; Wiesbaden ; Francfort ;
Heidelberg ; Mayence ; le Rhin de Mayence à Cologne.

15 au 21 Mai 1898.

Directeurs : MM. R. THIEBAUT et P. RAVET.

Le dimanche 15 mai 1898, quinze membres de la Société de Géographie de Lille dirigés par MM. R. Thiebaut et P. Ravet prenaient au départ de Lille le train venant

Aix-la-Chapelle et Cologne. Quelques dames avaient eu l'excellente pensée de nous accompagner. Je ne dirai rien de la traversée de la Belgique jusqu'à Herbesthal, la première gare de la frontière allemande.

Notre express nous fait traverser un grand nombre de villages puis des localités industrielles et des pâturages florissants. De ci de là, des tunnels nous font pénétrer sous des coteaux boisés ; enfin nous atteignons Aix-la-Chapelle.

AIX-LA-CHAPELLE. — La vieille cité impériale de Charlemagne abrite plus de 110.000 habitants. Elle est à la fois une ville d'industrie et de plaisir. Entourée de jolis boulevards aux constructions élégantes et fastueuses, percée de squares coquets, de rues larges et parfaitement tracées, avec des maisons aux étalages brillants et raffinés, elle présente un air de vie et de gaieté intenses. Elle était devenue par la beauté de ses environs et la douceur de son climat la résidence habituelle du grand empereur des Francs qui y mourut en 814. L'antique cathédrale est le plus curieux monument de la ville. Son portail avec portes de bronze du VIII^e siècle est surmonté d'un étage de pleins cintres romains. Au-dessus de ces archivoltes, un bel étage gothique aux ciselures hardies que couronne une stupide maçonnerie en brique datant de ce siècle. Examinée par son abside, l'effet est tout autre et l'on ne saurait trop admirer le fini des balustrades des pierres ajourées, la variété des gargouilles et le nombre extraordinaire de statuette qui décorent les voussures et les niches. Entre l'abside et le portail, se détache, à peine relié à la façade par un joli pont sculpté, le dôme byzantin à fronton triangulaire qu'Othon fit bâtir au X^e siècle au-dessus du tombeau même de Charlemagne.

Cette cathédrale renferme le fauteuil de marbre qui a servi au couronnement de trente-sept empereurs d'Allemagne. La coupole est ornée depuis 1882 d'une grande mosaïque sur fond d'or représentant le Christ entouré des vingt-quatre vieillards de l'apocalypse. Le chœur très élancé est orné de splendides vitraux représentant la vie de la Vierge. Les paliers entre les fenêtres sont décorés de quatorze statues polychromes. Quant à la chaire érigée sur un des côtés du chœur et qui fut offerte à l'église par l'empereur Henri II, il est impossible de composer semblable merveille ; l'argent doré qui la recouvre est magistralement piqué d'agates, de camées et de sculptures en ivoire.

Dans la galerie de l'octogone, se trouve le trône composé de plaques de marbre sur lequel le corps de Charlemagne resta, dit-on, plus de 350 ans. Plus tard, Frédéric Barberousse le fit déposer dans un sarcophage antique, splendide marbre de Paros sur la face antérieure duquel le ciseau d'un maître a sculpté l'enlèvement de Proserpine. « Ce bas-relief est un poème », a dit Victor Hugo.

La chapelle Hongroise ainsi appelée parce que tous les sept ans elle est le but d'un pèlerinage des Hongrois, renferme le trésor de la cathédrale un des plus importants du monde. Il renferme les vêtements de la Vierge et les langes de l'Enfant-Jésus qu'on ne fait voir que tous les sept ans. Nous pûmes admirer les autres reliques enfermées dans des châsses et des coffrets d'or et d'argent d'une richesse et d'une valeur artistique infinies. Le buste de Charlemagne en or ; son cor de chasse en ivoire ; des reliquaires gothiques délicieusement travaillés, des vases antiques en argent doré, des ostensoirs en argent massif, des candélabres, etc., nous émerveillèrent.

Sous le porche de la cathédrale, nous avons remarqué la statue d'airain d'un loup auquel se rattache une curieuse légende (1).

(1) Lorsque l'on commença en 706 les fondations de la cathédrale, les patriciens de cette ville constatèrent que les fonds amassés étaient insuffisants pour mener à bien l'entreprise. Un jour qu'ils

L'Hôtel de Ville est un curieux édifice gothique élevé en 1376.

Les Eaux d'Aix-la-Chapelle, riches en acide sulphydrique, sont très fréquentées durant la bonne saison.

En dehors du mouvement assez considérable d'étrangers que la vieille cité attire autour d'elle, elle possède un commerce assez important de draperies, laines, produits chimiques et fabriques d'épingles et d'aiguilles.

Les environs d'Aix abondent en magnifiques promenades.

Rien n'est plus agréable que l'ascension de la petite colline du Lousberg.

Le panorama qui se déroulait autour de nous n'était pas banal : au fond de la vallée, la ville coupait les cieux de ses flèches, de ses dômes, de ses tourelles romanes et gothiques. La large ceinture de ses maisons hérissée de cheminées sanglait la base des collines où s'égrenaient des villas somptueuses et coquettes.

Nous quittons Aix et nous partons pour Cologne, la perle des villes du Rhin.

COLOGNE. — *Lundi 16 mai.* — Depuis l'annexion de son grand faubourg industriel Deutz, Cologne, la plus grande ville de la Prusse rhénane, élève sa population à plus de 340.000 habitants ; elle est une des plus belles et une des plus riches villes de l'Allemagne.

Patrie d'Agrippine, Cologne devint une des principales villes du royaume d'Austrasie et plus tard dépendit de la Germanie. En 1212, elle fut déclarée ville impériale et atteignit l'apogée de sa puissance. Ses relations commerciales s'étendaient jusqu'au Nord de l'Europe.

La découverte de l'Amérique et les dissensions civiles ruinèrent insensiblement la grande cité et lorsqu'en 1794, elle tomba sous la domination française, elle végétait assez pauvrement. Occupée militairement par les Russes en 1814, elle passa à la Prusse par le traité de Paris. Depuis cette époque, Cologne est entrée dans une phase de prospérité extraordinaire.

Assise sur la rive gauche du Rhin, la grande cité communique avec Deutz par un pont de bateaux de 446 mètres de longueur. Elle est aussi réunie à son faubourg par un immense pont de fer. Ce pont repose sur trois piles et deux culées, et continue dans Cologne par deux travées en fer jetées sur le quai. Le tablier est formé de deux tubes : l'un pour les voitures et les piétons, l'autre pour les convois de chemin de fer. A l'une de ses extrémités, se dresse une statue équestre en bronze de Guillaume I^{er} par Drake.

La splendide cathédrale de Cologne est une des merveilles de l'art gothique. L'archevêque Conrad de Hochstaden posa en 1248 la première pierre de la basilique ; on y travailla plus de 200 ans. Les subsides ayant manqué, les constructions cessa-

discutaient entre eux des malheurs des temps, un seigneur étranger vint leur offrir la somme nécessaire pour l'édification de la basilique « mais je veux, leur dit-il, que le premier individu qui passe le seuil de la porte m'appartienne corps et âme ». Les nobles patriotes glacés d'effroi, devinant à qui ils avaient affaire, s'enfuirent dans le coin le plus éloigné de la salle. Pourtant après quelques minutes d'hésitation et de réflexion ils acceptèrent et reçurent l'or qui leur permit d'achever la basilique. Le jour de la consécration, les cloches jetaient inutilement dans les cieux leurs cantilènes joyeuses ; le mystère et le benjoin épanchaient vainement sous les voûtes de la cathédrale leurs parfums d'une douceur ineffable. Vainement le portail chargé d'arabesques et de statues restait largement ouvert, la basilique demeurait vide. Le secret du contrat s'était depuis longtemps répandu en ville. Un moine trouva le moyen d'attraper le diable. Le pacte stipulait que le premier qui entrerait par la porte du temple serait la propriété de Lucifer ; mais le diable avait oublié d'indiquer de quelle espèce devait être le premier individu entrant. Un malheureux loup récemment capturé fut enfermé dans une cage de fer laquelle fut placée de façon que le prisonnier dut entrer dans l'église dès qu'on lui ouvrirait la porte. Satan trouvant écumant de rage, tordit la nuque au loup et s'enfuit avec des hurlements épouvantables.

rent pendant plus de 400 ans. Mutilée sous la Révolution française et transformée en magasin à fourrage, elle faillit être démantelée en 1820. Quelques âmes d'élite poussées par un zèle archéologique louable, centralisèrent les fonds nécessaires à l'achèvement de l'édifice. Enfin en 1880, la cathédrale fut définitivement inaugurée. L'œil est séduit par l'aérienne beauté des deux splendides tours de la façade qui, surmontées de larges flèches dentelées, coupent les cieux à plus de 156 mètres de hauteur. Autour, se groupent, se pressent un nombre incroyable de piliers, hardis, d'arcs-boutants gracieux, de tourelles élancées. La basilique se développe sur 135 mètres de longueur. Nous avons constaté que les quatre étages des tours bien que forés d'un nombre considérable de niches étaient complètement dépourvus de statues ou statuettes. La vieille légende prédit jadis que la cathédrale ne devait jamais être terminée (1).

Lorsque le touriste ravi par la sveltesse et l'harmonie de l'édifice pénètre dans l'immense vaisseau, il ne peut retenir un cri d'admiration. Les cent colonnes qui supportent la nef centrale, la hardiesse et la beauté des voûtes, les chapiteaux fouillés d'arabesques, les murs lambrissés de sculptures, les magnifiques vitraux, lui laissent d'inoubliables impressions. Le chœur à lui seul est une merveille. Il y aurait des chapitres à écrire sur ces chefs-d'œuvre. Dans une chapelle latérale, reposent les corps des trois rois mages. La chambre du trésor renferme la châsse de saint Engelbert, des ostensoirs, des croix, des crosses, des calices d'une grande valeur artistique.

Nous avons visité l'église St-Géréron. D'après la légende, saint Géréron aurait été mis à mort en cet endroit avec 318 martyrs de la Légion thébaine en 286. Nous vîmes cette église pendant l'heure des offices et nous avons constaté que les chants liturgiques étaient rigoureusement semblables à ceux de nos églises françaises. Dans toute la vallée du Rhin, le culte catholique étant pratiqué par la majorité des populations, les églises sont généralement très riches et bien décorées. Il y aurait bien des détails à donner sur les 40 églises de Cologne presque toutes extraordinairement anciennes.

L'Hôtel de Ville, bâti de 1250 à 1571, offre un beau portail avec une double rangée de colonnes en marbre, une série de petits arcs-de-triomphe et de nombreux bas-reliefs sculptés dont le plus remarquable représente un homme terrassant un lion. « Ce bâtiment arlequin où on trouve des pièces de tous les temps et des morceaux

(1) Voici la légende de la cathédrale de Cologne. Vers le milieu du XIII^e siècle Conrad de Hochsteden, archevêque de Cologne, voulant ériger dans sa ville une cathédrale grandiose, fit appel au talent d'un architecte illustre et lui enjoignit de tracer en un an le plan de cette basilique. Ce dernier s'épuisait en méditations et malgré son grand savoir, se trouvait incapable d'élaborer un plan qui fut digne de la grande cité. Le terme fixé approchait. Une nuit que l'architecte découragé se promenait parmi les bruyères de la forêt des Sept-Montagnes, il fut surpris par un terrible orage; un chêne sous lequel il se reposait fut renversé par le feu du ciel; le tronc fut à l'instant embrasé et l'architecte vit avec effroi un homme s'avancer vers lui. Cet homme vêtu de rouge avait l'air d'un chasseur: « Quel horrible temps, édificateur de basilique, dit-il..... suivez-moi, je connais un refuge » et comme l'architecte hésitait: « ayez quelques gouttes de ce philtre, il tarira vos chagrins ». L'architecte accepta et se sentit merveilleusement réconforté. — « Je sais dit l'étranger, que vous rêvez le plan d'une superbe église; je veux vous faire signer ce pacte d'une goutte de votre sang; lisez ». L'architecte faillit tomber à la renverse, il venait de lire le nom de celui à qui il allait se livrer; après beaucoup d'hésitations, il signe. Le plan qu'il fit voir à l'archevêque et aux notabilités fut l'objet de l'admiration générale. On se mit à l'œuvre. La cathédrale s'élevait insensiblement mais plus les travaux avançaient, plus l'architecte semblait envahi par la tristesse, la perte de son âme le démoralisait. Il consacrait ses jours et ses nuits à la mortification et à la pénitence. Par suite de certains différends, la construction fut arrêtée, l'architecte en mourut de chagrin. Le diable avait perdu sa proie.

de tous les styles » fut élevé sur les soubassements d'une construction romaine. Il est surmonté d'une tour à cinq étages.

Près de l'Hôtel de Ville s'étale la grande salle des fêtes, le Gurzenich qui fut bâtie en 1452. C'est un édifice original, flanqué de tourelles et de créneaux, et qui, malgré la mutilation du temps, a conservé grand air. Il est orné des statues d'Agrippa et de Marsile l'un fondateur, l'autre défenseur de la ville du temps des Romains.

Après les inévitables statues équestres en bronze du roi Frédéric-Guillaume IV et de Guillaume I^{er} — nous les reverrons dans toutes les autres villes de l'Allemagne — quelques squares exhibent les bronzes de De Moltke et de..... Bismarck. Mais passons. L'industrie de Cologne est très importante. Signalons le raffinage de sucre de betterave, la fabrication des étoffes de soie et de coton, la construction des machines, la bonneterie, la chapellerie, la faïencerie, des fabriques de dentelles, etc.

La gare, une des plus belles et une des plus grandes de l'Allemagne, est formée d'une seule arche de fer.

Ce n'est pas dans les rues de la vieille et curieuse cité que le touriste doit chercher le luxe et le confort des grandes villes. Toutes les rues presque sans exception sont étroites et tortueuses. Il faut pourtant reconnaître qu'elles sont pourvues de pavés en bois ou de macadam et bordées d'excellents trottoirs. Les maisons se signalent par leurs enseignes flamboyantes, et leurs étalages élégants et bien compris. Le nom de Jean-Marie Farina s'étale en lettres pompeuses sur certaines devantures. Le célèbre inventeur de l'eau de toilette qui porte le nom de sa ville natale, a trouvé des imitateurs jusque dans sa propre cité ; aussi les Jean-Marie Farina sont très répandus à Cologne.

La ville neuve avec ses squares gracieux, ses grands et jolis boulevards est absolument remarquable. Il est impossible d'imaginer constructions modernes plus riches, plus somptueuses et plus coquettes.

Nous avons rencontré à Cologne quelques-uns de nos amis du Nord de la France qui habitent cette ville. Inutile de dire que nous fûmes enchantés de nous trouver en leur agréable société durant la soirée que nous avons passée dans la vieille cité.

LE DRACHENFELS. — Nous prenons l'express dans la direction de Koenigswinter. Tantôt nous traversons une région de plaines bordées d'ormes et de peupliers, tantôt nous côtoyons de riantes collines. De coquets villages aux maisons diversement peintes, de nombreuses églises aux clochers habillés d'ardoises ou coiffés de dômes gracieux mêlaient leurs décors à ceux des floraisons naissantes. Notre express passe non loin de Borm, pour longer le Rhin pendant plusieurs lieues. Nous atteignons Koenigswinter. Cette petite et coquette cité baignée par le Rhin étend dans toutes les directions ses constructions modernes et élégantes. Un chemin de fer à crémaillère nous conduisit sur la colline du Drachenfels (Mont du dragon) qui élève à 360 mètres de hauteur son front couronné de verdure (1).

(1) Voici la légende du Drachenfels. Les habitants païens du bord du Rhin rendaient des honneurs divins et faisaient des sacrifices humains à un dragon qui y habitait dans une caverne rocailleuse à l'époque où le Christianisme commençait à se répandre dans la vallée du Rhin. Rimbod et Horrik, princes guerriers et puissants apportaient souvent des prisonniers en offrande au dragon. Un jour parmi les prisonniers, se trouva une jeune fille chrétienne dont les charmes et les vertus séduisirent les cœurs des deux princes. Déjà un duel se préparait, quand l'un des deux chefs proposa d'offrir la chrétienne au

Sur son sommet quelques murailles noires, ourlées de larges créneaux et percées d'ouvertures cintrées, évoquaient les ruines d'un burg. Ces ruines n'auraient aucunement mérité l'ascension de la colline, si le spectacle qui se déroulait autour de nous n'avait été d'une ravissante beauté. La descente de la colline ne manquait pas d'attrait, aussi la plupart d'entre nous la firent à pied. Rien ne nous parut plus poétique que les sentiers en lacets embellis par la parure du printemps.

COBLENTZ. — Le soir nous arrivons à Coblenz (au confluent de la Moselle et du Rhin), ville d'origine romaine. Fortifiée par les évêques de Trèves, elle fut sous la Révolution française prise par Marceau et devint chef-lieu d'un département français. (Rhin et Moselle). Depuis 1815 elle est restée une des villes principales de la Prusse rhénane. Cette cité abrite une population de 35.000 âmes. Sa garnison comprend près de 6.000 soldats. Comme toutes les anciennes cités, elle est divisée en deux sections : la vieille ville, et la ville neuve. La vieille ville, la plus rapprochée de la Moselle, est un peu animée mais les rues sont étroites, malpropres et tortueuses. St-Castor est la seule église de Coblenz qui mérite une visite ; elle date du XII^e siècle.

Près de l'église se trouve la fontaine St-Castor. C'est un piédestal en grès sans cachet artistique que le dernier préfet français fit ériger en mémoire de l'entrée des Français à Moscou avec l'inscription : « An 1812 mémorable par la campagne contre les Russes, sous le préfectorat de Jules Douazan ». Le général russe de St-Priest qui occupa Coblenz le 1^{er} janvier 1814 fit mettre au-dessous : « Vu et approuvé par nous, commandant russe de la ville de Coblenz, le 1^{er} janvier 1814 ». Quelle ironie des choses d'ici-bas !

Près d'un splendide pont de fer de 345 mètres de longueur et qui sert à la fois pour le chemin de fer et les piétons, s'élève l'ancien palais épiscopal ; il est flanqué de deux élégantes tourelles. Sur le fronton se trouve une horloge surmontée d'une tête d'homme qui par un mécanisme ingénieux cligne les yeux toutes les secondes, tire la langue toutes les demi-heures, et hurle toutes les heures.

Outre son important pont de bateaux et son pont de fer sur le Rhin, Coblenz possède aussi deux ponts sur la Moselle ; l'un en fer servant pour le passage des trains ; l'autre d'origine romaine est en pierre. Non loin de ce pont s'élève une simple pyramide sur le tombeau du général français Marceau tué en 1796 à Altenkirchen. A côté reposent les prisonniers français morts en 1870 au camp de Petersberg.

De la rue du Rhin (Rheinstrasse) la plus gaie et la plus mouvementée de la ville, nous arrivons à la place de la Parade où s'élève le bronze du général Von Gœben par Schaper. On n'a pas oublié que Von Gœben fut battu à Bapaume en 1871 par le général Faidherbe.

Au confluent de la Moselle et du Rhin se dresse une statue équestre en bronze véritablement colossale de Guillaume I^{er}.

Les anciennes forteresses de Coblenz sont très renommées. La plus célèbre est l'Ehrenbreitstein. Le pont de bateaux la réunit à Coblenz. Des chemins montants et rocaillieux bordés par des murs lourds et percés de machicoulis menaient insensiblement à cette citadelle. — Nous étions guidés par un sous-officier allemand

victime au dragon. La jeune fille attachée à un arbre près de l'antre de l'horrible monstre, la croix à la main, implorait Dieu. Le reptile, gueule béante, s'apprêtait à la dévorer mais apercevant la croix, il recula d'épouvante, et se précipita dans le Rhin. Rimbod délivra la jeune fille, l'épousa et se convertit ainsi que tous ses soldats à la religion du Christ.

qui parlait convenablement le français. — Sur le sommet de la forteresse, le panorama qui se déroulait était d'une rare et surprenante beauté. A la base des rochers où les monstrueuses murailles de la citadelle dressent leurs façades grisâtres,

« Le Rhin tranquille et fier du progrès de ses eaux »

vient expirer en murmurant ; en face, la Moselle, cette belle rivière qui sort de France après avoir promené dans les riches vallées de la Lorraine ses méandres capricieux, venait perdre ses ondes claires dans le grand fleuve historique.

LE NIEDERWALD. — L'express de 12 h. 45 nous emporte vers le Niederwald.

Le ciel a pris un air tragique. Le paysage est néanmoins aussi pittoresque que la veille et la vallée du Rhin n'a que d'agréables surprises. Notre express nous fait traverser la coquette île d'Oberwerth et nous nous enfonçons à travers de riantes vallées, bordées d'arbres aux essences variées.

Nous arrivons à Rüdesheim où un chemin de fer à crémaillère va nous conduire en 15 minutes sur le front du coteau du Niederwald qui éparpille à 330 mètres ses frondaisons fraîches. C'est ici que fut érigé il y a quelques années le monument de la Germanie victorieuse. Sur le sommet du piédestal s'élance le bronze d'une Germanie de 10 mètres de hauteur tenant audacieusement d'une main une couronne impériale, de l'autre un glaive entouré de lauriers. Sa physionomie est à la fois sinistre et fière. Sur la partie centrale du monument est gravée en gros caractères allemands une inscription dont voici la traduction : « Chère patrie, sois sans crainte, ta fidèle garde veille au Rhin ». Sur les côtés, sont gravés en grands caractères les noms des principales batailles de la guerre franco-allemande, on a oublié Bapaume et Montretout avec raison. Sur le point culminant : « A la mémoire de l'unanime et victorieuse levée de boucliers du peuple Allemand et du rétablissement de l'empire Allemand, 1870-71 ». Enfin plus bas un court poème sur le Rhin d'un lyrisme exubérant.

De ce point, la vue plane sur un panorama infini ; le Rhin en décrivant une courbe gigantesque, éloigne ses rives et atteint près de 500 mètres de largeur ; en face la coquette ville de Bingen dressait les flèches aiguës de ses clochers tandis que la petite rivière de la Nahe tourbillonnait dans le fleuve. Autour de nous, de riches villages, des coteaux enrubannés de pampres, plus loin les monts du Taunus et le mont Tonnerre découpaient le ciel de leurs crêtes verdoyantes. L'immense bronze de la Germanie planait sur ces prodiges de la nature. La pluie qui sans discontinuer nous fouettait sinistrement, attristait les bois, les vallons et semblait favoriser le deuil de nos cœurs. En reprenant le funiculaire qui nous transporta à Rüdesheim nous entendions sonner l'angelus d'une église voisine ; la cloche nous parut tinter un glas funèbre.

A 6 h. 58 la caravane arrivait à Wiesbaden.

WIESBADEN. — *Mercredi 18 mai.* — Il pleut, il pleut toujours. Wiesbaden est réellement une ville d'eau. Elle est surtout une ville cosmopolite dans le grand et large sens du mot ; fréquentée par les touristes avides de jouir des beautés des sites environnants ou qu'attire l'établissement thermal. Ville de luxe et de plaisirs, ses larges voies où circule une foule élégante et joyeuse, ses boulevards spacieux bordés d'hôtels et d'édifices pittoresques méritent de sincères éloges. Elle possède une origine très reculée, cette ancienne capitale du duché de Nassau aujourd'hui chef-lieu du district du même nom et dont la population dépasse

60.000 âmes. Les Romains la fortifièrent et en firent un camp retranché dont quelques vestiges subsistent encore. Pline le naturaliste a fait l'éloge de ses eaux thermales. Près de la rue du Taunus, se trouve le Kochbrunnen. C'est un magnifique et large pavillon d'où quinze sources thermales jaillissent sur un espace de quelques mètres carrés et fournissent 22.800 litres d'eau à l'heure. Cette eau dont la température moyenne a 68° est éminemment riche en chlorure alcalin (chlorure de sodium principalement). On la prescrit contre le rhumatisme et la goutte. Nous avons visité le pavillon un peu avant midi. C'était l'heure de... l'apéritif; aussi étaient-ils nombreux les amateurs venant déguster l'eau de Wiesbaden. Nous fîmes comme tout le monde et nous allâmes à notre tour prendre un verre de cette espèce de bouillon qu'on ne pouvait boire que dix minutes après que les verres avaient été remplis tant sa température était élevée. On se porte mutuellement des toasts; malheureusement le liquide est loin d'être agréable à boire. Rien n'est plus curieux que ce public arpentant gravement la grande salle de dégustation verro en main. Il y avait là de quoi tenter l'objectif du photographe.

Plus de 60.000 étrangers visitent chaque année l'antique cité. Aussi c'est avec beaucoup de difficultés que nous trouvâmes un hôtel.

Parmi les charmantes excursions dont Wiesbaden est le point de départ, l'ascension du Neroberg est une des plus vantées. Cette colline n'a que 245 mètres d'altitude. Un petit chemin de fer à crémaillère nous y conduisit en quelques minutes. Malgré la pluie menue, la promenade était ravissante. Sur le flanc du coteau, des ceps étendaient leurs rameaux gracieux; par intervalles des rochers énormes revêtus de saxifrages et de fougères surplombaient majestueusement la route; de l'autre côté une épaisse forêt de hêtres et de bouleaux s'étendait à perte de vue. Au fond de la vallée Wiesbaden avec sa forêt de maisons aux façades de grès rouges, et les larges clochers et les coupoles de ses temples; au loin, bien loin Mayence et le Rhin.

A une heure du soir nous prenions l'express pour Francfort. Le ciel est rasséréné. De longs et verdoyants pâturages et le Mein que nous côtoyons pendant quelque temps dans des plaines absolument plates, tranchent avec les pays montagneux que nous venons de parcourir. De loin pourtant, les montagnes du Taunus élevaient dans les airs leurs arêtes boisées. De temps en temps, des villages peuplés d'usines nous font rêver au Nord de la France. Après deux heures de parcours, nous atteignons la ville natale de Goethe.

FRANCFORT-SUR-MEIN. — Avec ses 175.000 habitants, ses belles et larges rues, ses squares coquets, ses boulevards élégants et somptueux, ses monuments anciens et modernes, ses rues médiévales, Francfort-sur-Mein est une des plus belles et des plus curieuses villes de l'Allemagne. Son origine remonte à Charlemagne; elle s'agrandit et prospéra sous ses successeurs. Louis de Bavière en fit une ville libre et lui accorda des privilèges; Charles IV la transforma en ville électorale de l'empire germanique. Un grand nombre d'empereurs y furent couronnés. Après avoir été capitale du duché de Francfort en 1810, elle fut reconnue ville libre en 1815 au Congrès de Vienne. Elle a cessé de l'être. Après la guerre de 1866 elle a été réunie à la Prusse.

Cette ville est le centre des opérations de change pour la plus grande partie de l'Allemagne. Comme à Cologne le commerce est extrêmement varié et étendu. Ses principaux articles sont les vins, les laines, les cuirs, les houblons, les bois de constructions, les tabacs. L'industrie est très importante; on y remarque un certain nombre de fabriques de lainages, de papiers peints, d'orfèvreries, etc.

Les principales rues, la Zeil et la rue de l'Empereur (Kaiserstrasse) rivalisent avec

les plus belles de Paris et de Londres. La vie et l'animation débordent dans toutes ces rues où les étalages rivalisent de confort et d'élégance. Le Mein, large comme la Seine à Paris, donne à la ville un cachet spécial d'originalité. Quatre ponts et une passerelle en fer jetés sur les berges de la rivière, reliant la cité à son populaire faubourg. La cathédrale est un joli monument gothique en grès rouge ; elle date de 1238.

Vu du Mein l'édifice plaît par sa forme hardie et par ses savantes proportions. L'intérieur est orné d'un nombre considérable de jolies peintures murales et d'armoiries des familles. Les vitraux et les fresques du chœur et du transept représentant le Christ jugeant le monde et l'histoire de la cathédrale sont d'après Steinle et Linnemann.

La grande gare recouverte par trois arches de fer d'une étendue considérable date de 1880. Elle est une des plus grandes, peut-être même la plus grande de l'Europe. Sur la façade d'un des hôtels de la Kaiserstrasse est fixée une plaque commémorative en marbre qui rappelle au touriste que c'est dans cet endroit que fut signé le 10 mai 1871 le traité de paix qui termina la guerre franco-allemande.

L'Hôtel de Ville de Francfort bâti en 1416 est du plus pur style gothique. A l'intérieur, il renferme de très jolies salles ornées de portraits d'empereurs. Sur la place de cet Hôtel de Ville où jadis on couronnait les empereurs, avaient lieu au moment de la solennité des réjouissances populaires originales. L'échanson impérial remplissait le gobelet de Sa Majesté à la fontaine de la Justice qui s'élève au milieu de cette place et d'où coulait pendant une heure et demie d'un côté du vin rouge, de l'autre du vin blanc. On rôtissait un bœuf tout entier dont on réservait un morceau pour l'empereur puis on abandonnait le tout à la foule.

Les statues sont légion à Francfort. Statues de Guttenberg, de Schiller, de Frédéric Stoltze. Sous une charmante allée bordée de tilleuls dans le quartier le plus fiévreux et le plus mouvementé de Francfort, s'élève le bronze de Goethe par Schwanthaler. Le piédestal est orné de bas-reliefs représentant les différentes muses. La maison natale du mélancolique auteur de *Werther* s'élève dans le quartier commerçant. C'est une grande construction à trois étages terminés par un pignon ajouré ; elle renferme des meubles et des objets d'art ayant appartenu au poète.

C'est près de l'Hôtel de Ville que commencent les antiques et peu solennels quartiers qui font de Francfort une des villes les plus curieuses de l'Europe. Lorsque le touriste, émerveillé par la richesse et le luxe des rues et boulevards aristocratiques de la cité, pénètre dans les vieilles rues étroites et tortueuses, il s'imagine qu'une autre Circé l'a subitement transporté dans un autre monde, par le prestige de sa baguette enchantée. Toute l'époque féodale revit dans ces rues bizarres, aux façades lézardées, blasonnées d'écailles et pourvues d'auvents fantastiques, aux pignons tordus, aux balcons boiteux, aux fenêtres éclairées par des carreaux multicolores et quadrillés. Les maisons inégales à angles saillants, pourvues de tourelles, s'élancent étrangement dans les cieux ; certaines s'inclinent les unes sur les autres et semblent vouloir se crêper. le pignon. Partout des loges en saillie, des portes aux loquets extravagants s'ouvrent sur des couloirs informes. De ces rues s'échappent des ruelles plus étroites et plus moroses encore. S'il nous avait été donné d'entendre le couvre-feu et si en notre présence des chaînes avaient été tendues à l'extrémité des rues, comme jadis au moyen âge, l'illusion du passé eut été complète. Il y a pour l'observateur une moisson de documents et de renseignements à récolter dans ces rues gothiques de Francfort.

Après cette promenade, la plupart de nos amis, passèrent la soirée à l'opéra de Francfort. On y représentait « Orphée aux enfers ». L'exécution musicale nous

parut correcte, les décors et les costumes très frais et bien appropriés. Les Allemands, moins galants que nous, obligent les dames à déposer leurs chapeaux au vestiaire.

A l'extrémité de certains boulevards somptueux, que pavoisent les fraîches frondaisons des marronniers et des acacias, se profilent encore des tours géantes aux murailles poussiéreuses dentelées de créneaux. Ces donjons norcis sont les restes lugubres des fortifications de Francfort, et attestent aux nouvelles générations le passé féodal de cette curieuse cité.

HEIDELBERG. — *Jeudi 19 mai.* — Dès six heures du matin nous bouclons nos valises, et à 7 heures nous faisons nos adieux à l'hospitalière ville de Francfort; nous atteignons Heidelberg.

Cette intéressante ville du grand-duché de Bade que baigne au Nord la coquette rivière du Neckar n'abrite pas 30.000 habitants. Elle ne possède qu'une seule rue importante du reste et assez animée : la Hauptstrasse. Ici surtout les voies et les boulevards sont bordés de squares et cottages.

Vieille cité universitaire, Heidelberg doit sa célébrité aux ruines de son château, les plus imposantes et les plus grandes de l'Allemagne. Le manoir déchu dresse ses débris géants sur les flancs de la colline du Königsstuhl à près de 200 mètres de hauteur. Depuis sa fondation en 1294 par Rodolphe I^{er}, son histoire pourrait être écrite en lettres de sang. Les grandes guerres de Louis XIV jetèrent la ruine et la désolation sur Heidelberg et son château. Deux fois les Français prirent le château, le saccagèrent et en firent sauter les tours. Il était écrit que le château ne devait plus se relever. Au moment où d'importants travaux de restauration allaient être tentés, le feu du ciel incendia ce que la main de l'homme avait épargné.

Un chemin de fer à crémaillère nous mena sur le sommet du Königsstuhl. De là nous apercevions le château couché sur le flanc du mont. A nos pieds, la gracieuse rivière de Neckar enroulant sa ceinture humide autour de la vieille cité. De l'autre côté, les montagnes de la Haardt et du Taunus, barraient l'horizon. Derrière nous l'immense Forêt-Noire étalait sous un ciel infiniment pur, le fouillis gigantesque de ses arbres variés. Par des sentiers étroits et caillouteux, protégés par une muraille d'arbustes nous descendîmes joyeusement de la montagne et nous nous arrêtâmes devant les ruines grandioses du château.

Lorsque le touriste promène sa vue sur les façades du manoir qui font face à la cour principale, il est émerveillé par la profusion des sculptures et des cariatides. A sa droite il contemple l'admirable façade d'Othon Henri, du plus pur style italien, surchargée de divinités, de chimères, de nymphes, et percée d'un porche splendide. Non loin de ce porche, près d'un puits à demi comblé, se dressent quatre colonnes de granit gris données par le Pape à Charlemagne. Partout des perrons en ruines, des fontaines taries, des vasques lamentablement ébréchées ; partout des colonnes tronquées, des chapiteaux mutilés, des tourelles nues et ouvertes à tous les vents.

Un autre bâtiment aux façades moins artistiques, mais plus géantes encore nous arrêta : le Friedrichsbau. Il se compose de cinq étages de styles différents et percés d'un grand nombre de niches dans lesquelles nous découvrons encore les statues de Charlemagne et des princes du Palatinat jusqu'à Frédéric IV. Non loin de l'entrée du château se dresse la porte Elisabeth, gracieux arc-de-triomphe de proportions modestes élevé par Frédéric V. Des donjons, des tourelles, privées de toitures et de fenêtres, hérissent encore vers les cieux leurs masses imposantes. Elle est vraiment intéressante à examiner la tour fendue de l'angle S.-E. du château. En 1603, les Français ne réussirent pas à la détruire ; elle ne résista pourtant pas à l'action destructive de la poudre ; mais au lieu de tomber en morceaux, elle n'a été

que fendue et il s'en est détaché un fragment considérable qui a été lancé dans le fossé voisin où nous le vîmes étendu semblable à un bloc de rocher. Cette tour mutilée a 28 mètres de diamètre et ses murs ont 6^m 50 d'épaisseur.

La nature, dans son œuvre immense de régénération, décore les pâles nudités des ruines de ses bijoux les plus riants. Des chèvrefeuilles et des clématites aux larges ombrages, des saxifrages grimpants, enlacent et voilent par leurs atours délicats tout ce qui serait pour l'œil désolation et tristesse. A certains endroits du château, des appartements rustiquement aménagés, donnent abri à quelque pauvre famille. Parfois des échafaudages destinés sans doute aux réparations, se dressaient ironiquement contre de larges traînées de façades à demi-effondrées comme si des ruines pouvaient être réparées. Restaient à visiter les célèbres caves du château. Nous avons contemplé le fameux tonneau construit en 1751. Il présente l'aspect d'un navire sous la cale ; sa contenance est de 212.422 litres. Ce qui rend cette tonne géante si curieuse, c'est que le tonnelier s'est soumis à toutes les difficultés d'une tonne ordinaire. Au moyen d'un large escalier, nous montâmes au sommet... de la tonne où règne une terrasse convexe assez spacieuse pour y faire un dîner de famille suivi d'une petite sauterie. Nous aurions pu nous demander si nous n'avions pas abordé au pays des *géants de Brobdingnag* après être sortis comme Gulliver du royaume des lilliputiens. En face de la tonne gisait une statue de bois grossièrement peinte représentant le « Perkeo », bouffon de la cour de Charles-Philippe, le verre toujours à la main. La chronique prétend que Perkeo « petit et chétif de taille mais un géant pour la soif », ne se couchait jamais sans avoir bu dix-huit à vingt bouteilles du vin de la tonne. De la note fantastique à la note comique, il n'y a qu'un pas, il fut franchi. Notre cicérone nous fit voir une énorme boîte en bois de couleur sombre fixée contre un mur voisin et qui ne nous disait rien qui vaille ; cette boîte renferme une petite horloge ; un de nos camarades fut prié de l'ouvrir en tirant une petite ficelle... il ne les connaissait pas toutes. A l'instant où la boîte s'écarta, il reçut brusquement en pleine face une énorme queue de renard. Le coup fut si prompt, l'ahurissement de notre ami si complet, que nous fûmes secoués par un de ces rires fous qui font époque dans la vie.

Un jardin botanique affecté à la jeunesse studieuse d'Heidelberg encadre le vieux château de ses fraîches et odorantes floraisons. Toute la flore de nos climats tempérés semble avoir été réunie dans cet autre *jardin d'Armide*. Les plus beaux de nos arbres forestiers, les bouleaux aux fûts argentés, les chênes aux rameaux robustes, les tilleuls au port gracieux s'y sont donné rendez-vous. Sur les tertres les plus élevés, les cèdres, les pins et les mélèzes étalent pompeusement leurs larges chevelures vertes, tandis que les ciguës inclinent aux souffles des brises leurs ombelles argentées et que les liserons enlacent les troncs des hêtres de leurs corolles campanulées.

Nous quittons avec de sincères regrets ces sites heureux et nous allons visiter l'Université d'Heidelberg, une des plus importantes de l'Allemagne. Cette Université compte 700 à 800 étudiants. Elle fut fondée en 1386 par l'électeur Robert. Sa célèbre bibliothèque renferme 400.000 volumes, plus de 3.000 manuscrits et 1.500 chartes. L'antique bâtiment a un aspect vraiment minable ; cependant la décoration intérieure est plus heureuse et nous fûmes ravis des peintures qui ornent la salle des fêtes ; le plafond finement travaillé encadre de jolies peintures représentant les quatre facultés. Les étudiants allemands se partagent en cinq groupes d'après leur état de fortune et se coiffent de toques très disgracieuses garnies d'un ruban de coloration différente suivant le groupe auquel ils appartiennent. Presque tous sont balafrés car les duels sont fréquents et bien rarement mortels. « On plastronne, on capitonne de haut en bas les combattants qui armés d'un sabre

épointé s'escriment de leur mieux à qui se fera une légère entaille ; c'est un duel de matelas ». L'esprit militaire domine dans toutes les institutions allemandes. De même que les employés de leurs chemins de fer sont élevés et conduits militairement, dans ses études universitaires, le futur docteur doit s'assouplir au joug martial. A la moindre incartade, l'étudiant est enfermé dans une cellule qui n'est pas précisément confortable, mais ce qui donne à leurs « prisons » un cachet d'originalité c'est bien le nombre extraordinaire de dessins, figures, peintures burlesques, inscriptions diverses — quelques-unes en français — qui recouvrent les murs jadis blanchis à la chaux. C'est drôle et c'est surtout hiéroglyphique. Les portes de leurs passagères gehennas sont recouvertes par les portraits des éphémères Sylvio Pellico de l'Université d'Heidelberg.

Nous quittons la vieille cité et nous atteignons Mayence.

MAYENCE. — La ville natale de Gutenberg, le célèbre inventeur de l'imprimerie, renferme 70.000 habitants. C'est une des places fortes les plus importantes de la vallée du Rhin défendue par une garnison de 8.000 hommes.

Elle se développe en forme de demi-cercle sur la rive gauche du Rhin et communique avec la petite ville de Castel qui lui fait face par un superbe pont de fer de 480 mètres de longueur. Jadis la rivière de Mein jetait près de Mayence ses ondes claires et vives ; mais depuis peu d'années, par suite de l'augmentation progressive de la ville, la rivière en se réunissant au Rhin, marque la limite du territoire de la cité.

Ancienne ville romaine dont la fondation est attribuée à Drusus, Mayence fut plus tard un électorat ecclésiastique. Sous la première république, l'armée française s'empara de la ville en 1792 presque sans coup férir ; elle devint en 1797 le chef-lieu du département du Mont-Tonnerre ; en 1816 elle passa au grand-duché de Hesse. Elle continue à être le siège d'un évêché catholique.

Les principaux éléments de son commerce d'exportation sont les vins du Rhin et les jambons dits de Mayence. Vue du Rhin elle en impose par l'heureux fouillis de ses dômes et de ses clochers, mais lorsque le voyageur se hasarde dans le dédale de ses rues tortueuses et sombres, la désillusion est complète. Il y a pourtant de jolis boulevards et d'élégants squares, la plupart bordés de beaux édifices en grès rouge, mais l'ensemble de la ville manque d'élégance et de gaieté. C'est cependant une ville intéressante à visiter. Sa cathédrale est unique dans son genre. Lorsque le touriste y pénètre, il lui semble que l'édifice a été formé par deux églises qu'on aurait soudées par le milieu. Chacune des extrémités est terminée par un chœur. Ce qu'il y a de plus étrange, c'est qu'il est impossible de se figurer de quel côté se trouve l'entrée principale de la basilique entourée d'un amas de maisons qui la déparent.

Près de la cathédrale a été érigée en 1837 une statue en bronze de Gutenberg ; elle a été fondue à Paris d'après le modèle de Thorwaldsen. Les faces du piédestal sont ornées de bas-reliefs également en bronze.

Le vieux château de Mayence fait face au Rhin. C'est un édifice considérable en grès rouge à deux étages. Il est percé de fenêtres ornées de gracieux frontons triangulaires ; longtemps la résidence des électeurs de Mayence, il renferme un musée d'antiquités romaines et germaniques, une galerie de peinture, une bibliothèque de 180.000 volumes, un musée d'histoire naturelle et un cabinet de médailles.

Autour de Mayence de jolis parcs, quelques coteaux boisés d'où l'on jouit d'exquis points de vue sur la vallée du grand fleuve retiennent le touriste épris des beautés de la nature.

LE RHIN DE MAYENCE A COLOGNE. — *Vendredi 20 mai.* — L'Aurore avait énormément mouillé « ses doigts de rose » en ouvrant les portes de l'Orient, car à notre réveil les toitures et les trottoirs de Mayence ruisselaient de pluie ; heureusement au moment du départ, un clair et réconfortant soleil éparpillait ses rayons d'or sur les clochers, les coupoles, les tourelles de l'antique Mayence que nous saluons pour la dernière fois. Le bateau qui nous emporte sur les flots majestueux du Rhin fera défiler le plus surprenant panorama qu'on puisse rêver.

Les berges du grand fleuve sont monotonement plates pendant près d'une heure ; le paysage est pourtant riant. A droite la chaîne du Taunus profilait dans le lointain ses crêtes d'émeraude. Nous côtoyons quelques petites îles couvertes d'une frêle végétation et nous apercevons la petite ville de Biebrich qui hérisse dans le ciel les cheminées noircies de ses nombreuses usines. Sur les rives heureuses du Rhin, de nombreux et coquets vignobles jalonnaient harmonieusement leurs barrières de céps.

Il me semble que les privilégiés de la vie aient voulu goûter le calme et paisible repos de la coquette cité d'Eltville tant les villas et les cottages qui l'entourent apparaissent nombreux et imposants.

C'est dans cette heureuse région que s'étend le village de Johannisberg dont l'antique château est planté comme un énorme piton sur le front d'une colline échelonnée de vignes célèbres. Le Rhin capricieusement vagabond, court, serpente, ralentit ou active sa marche suivant les déclivités de son lit.

Les églantiers sortaient leurs neigeuses toilettes,
Le zéphyr caressait lilas et violettes
Autour des bords rêveurs que labourait le Rhin
Tout n'était que sourire et murmure et refrain.

Dans sa marche légère et rapide, le bateau nous fait côtoyer Rudesheim, dont le vieux manoir se dresse fièrement sur les rives du Rhin. Nous revoyons le bronze de la Germanie juché sur le Niederwald ; à gauche la rivière Nahe expirait dans le Rhin, et le grand fleuve décrivant une large courbe étalait sa majestueuse beauté.

Les villes, les villages, les bourgades s'échelonnent, se pressent à la base des montagnes qui maintenant bordent le Rhin. La coquette ville de Bingen, assise angulairement entre le Rhin et la Nahe, offrait l'amas heureux de ses maisons, de ses villas, de ses châteaux et dominant le tout, le château de Klopp audacieusement campé sur des fondations romaines, commandait les vallées environnantes. Quelques centaines de mètres plus loin

« sur un flot battu par la vague plaintive »

s'élève le Maeuseturm, la tour des souris, une ancienne tour péagère. Tout un monde de légendes plane sur cette région romantique du fleuve.

Partout les sites les plus imprévus, les paysages les plus riants, les châteaux les plus fantastiques ajoutent leurs enchantements à ceux du fleuve. Des rochers épinglés d'arbustes, émergent leurs fronts grisâtres au-dessus des flots. Autour de la base des monts, des vignes, toujours des vignes courent et serpentent sur leurs pittoresques jalons.

Rien ne saurait définir l'impression délicieuse que le touriste éprouve devant Assmannshäuser, mignon village, site thermal fameux, perdu sous la couronne touffue des pampres vagabonds. Ici surtout les bourgades et les châteaux se pressent davantage sur les berges du Rhin. A gauche le château Reinstein, un peu plus loin,

le manoir de Falkenbourg. C'est dans ces sites historiques, près du burg de Saoneck que se déroule la riante vallée de Morgenbach ; cascades, torrents, ruisseaux dévalent harmonieusement du front des montagnes et viennent précipiter dans le grand fleuve leurs ondes sonores. De gracieuses maisonnettes entourées de glycines et de lilas ; des chèvres suspendues aux bords des ravins, animaient le paysage. Nous arrivons à Lorch, bourgade minuscule, célèbre au moyen âge par la résidence d'une nombreuse noblesse « qui y vivait comme au Paradis ».

De l'autre côté du Rhin se tassent les ruines du château de Furstenberg dont l'histoire est tout un roman. Pris et détruit par les Français en 1689, il garde encore malgré ses dégradations un imposant aspect.

Il eut le même sort pendant la guerre de trente ans le château de Stahleck dont les murailles et les tours branlantes sont revêtues de lierres et de chèvrefeuilles.

La petite ville de Bacharach couchée à l'entrée de la vallée de Steeg a un aspect pittoresquement curieux. Des murs effrités et troués, armés d'étroites tourelles à machicoulis, attestent encore la puissance des seigneuries d'antan.

Le fleuve change de direction ; au milieu de son cours apparaît soudain un petit château, le Pfalz bâti sur une île lilliputienne. C'est une vieille construction ne présentant aucun cachet artistique ; elle était destinée à la perception du péage sur le Rhin. En face de cette île s'étend la petite ville de Caub qui elle aussi est fortifiée ; mais les vestiges de son passé flamboyant s'effacent devant les sauvages beautés des montagnes qui l'environnent. Des châteaux encore et toujours des châteaux décorent et enchantent les rives hérissées de falaises schisteuses.

Avec ses églises pittoresques, son mur d'enceinte aux tours penchées et les ruines de son château de Schoenbourg qui la dominent, la ville d'Oberwesel est un des points les plus charmants des bords du Rhin. Le fleuve court vers un groupe de récifs (les sept vierges) visible quand l'eau est basse. D'après la légende, ce sont des filles du château de Schœnbourg que le dieu du fleuve pour les punir de leurs dédains métamorphosa en rochers. A cet endroit le fleuve se retire et n'atteint que 200 mètres de largeur. Un énorme massif de rochers juché à 132 mètres au-dessus du Rhin le refoule et semble lui barrer la route. Ces célèbres rochers de Loreley ont leur légende. Le nautonnier qui voguait la nuit près de ces séjours poétiques laissait briser son esquif contre ces roches fasciné par la voix enchantresse d'une vierge qui gitait dans le Loreley.

Nous arrivons à St-Goar. Le Rhin s'élargit en décrivant ses courbes capricieuses puis rétrécit de nouveau son lit entre les roches schisteuses qui barricadent ses bords. C'est à peine si une ligne de chemin de fer tracée sur ses deux berges peut franchir d'innombrables tunnels avant de s'échapper dans la vallée.

Notre attention est attirée par la forteresse de Reinfels plantée à 115 mètres d'altitude et dont les murailles gigantesques dominent St-Goar et toute la vallée. En vain la mignonne cité étale les flèches élégantes de ses deux églises, en vain les montagnes gracieusement vêtues de pampres offrent le spectacle le plus souriant qu'il soit possible d'imaginer ; le touriste ne sait détacher ses regards des murailles pitoyables de la forteresse. Son histoire est sanglante. Construite dans le but de prélever un nouveau péage sur le Rhin, elle vit vingt-six villes voisines se liguier inutilement contre elle ; enfin elle fut prise et à demi-démantelée à l'époque de la conquête du Rhin par les Français en 1794. Telle qu'elle existe encore, elle en impose par sa gigantesque structure, ses hautes et épaisses tourelles forées d'un nombre extraordinaire de meurtrières. Les donjons crénelés qui jadis retentissaient du cliquetis des armes, maintenant effrités et poussiéreux, ne sont plus habités que par les oiseaux des nuits et n'ont pour tout ornement que des herbes rampantes.

A Salzig la montagne recule. Une large vallée exubérante de fertilité éparpillait

la neige éblouissante de ses aubépines et de ses cerisiers fleuris. Le long du fleuve majestueux, des châteaux à demi-démolis, gisaient mornes et affaîssés.

Protégée par une large barrière de montagnes, la ville de Boppard éparpille agréablement le long des berges du fleuve, ses églises, ses édifices et ses tours. Ville de monastères et de béguinages, elle est un centre d'excursion pour les touristes épris de sites grandioses. En face la bourgade de Flisen avance dans les flots chantants sa presqu'île montagnueuse en forme de langue puis des vignes, toujours des vignes enrubannent côteaux et vallons et alternent avec les constructions généralement anciennes mais pourtant gracieuses des villes et des villages.

Sur la crête des rochers qui dominent le village de Braubach s'étale l'imposant château de Marksbourg qui servit longtemps de prison. Cette vieille forteresse élève orgueilleusement ses créneaux et ses murailles intactes ; telle qu'elle fut aux premiers temps de la féodalité, telle elle est restée.

La petite ville d'Oberlahnstein elle aussi a gardé de ses anciennes fortifications quelques donjons crénelés ; ses ravissantes promenades qu'égaie la semillante rivière la Lahn et le vieux château voisin de Lahneck, affublé d'une longue tour pentagone, suffisent pour attirer et retenir l'étranger.

Au milieu des grâces de la nature, dans un cadre éblouissant de verdure, sur une colline de 154 mètres de hauteur, résiste encore aux efforts du temps le château de Stolzenfels, ancienne résidence des archevêques de Trèves. Comme tant d'autres il fut pris et en partie détruit par les Français ; enfin superbement restauré, il braque dans les airs ses tourelles et ses clochetons effilés.

Après avoir côtoyé l'île d'Oberwerth, nous apercevons Coblenz. Vue du fleuve, cette charmante cité que nous avons visitée produit le plus agréable effet.

Il semble que la nature ait voulu dans la diversité de sa splendeur transformer à son gré le panorama, car notre bateau nous fait subitement quitter pendant une heure la région montagnueuse. Des plaines gigantesques qu'arrosent de paisibles rivières, enrubannées de forêts, s'étendent à perte de vue. Nous côtoyons le village de Neuwied puis Andernach.

De nouveau des côteaux dorés, enjolivés de pampres, mamelonnent le sol.

D'autres villes, d'autres villages, d'autres bourgades, d'autres châteaux jettent sur les rives du fleuve superbe leurs notes originales. Ici c'est Hammerstein, avec les restes d'un château juché sur un rocher audacieux. A notre gauche la petite rivière de l'Ahr sort d'une vallée délicieusement étroite et se jette dans les flots impétueux du fleuve. Sur la rive opposée des villes et des villages ; il faudrait tout citer.

Arrêtez vos regards touristes enchantés et dites-moi si Obervinter et Rolandseck ne méritent pas votre admiration. Près de ces gracieux villages où les amis du farniente ont bâti leurs villas, se multiplient les traditions et les souvenirs. Sur un rocher grandiose on voit la dernière arcade du château de Rolandseck, le fameux arc de Roland, débris insignifiant mais précieux par les légendes qui s'y rattachent. Non loin de Koenigswinter et du Drachenfels que nous revoyons de notre bateau pour la dernière fois, se détachent nettement sept montagnes aux croupes arrondies, aux cimes dentelées de verdure. L'île des Nonnes que nous côtoyons, les montagnes riantes, les vallées ombreuses, les cascades furibondes, les gorges sauvages, les ravins feuillus, nous laissaient d'innoubliables impressions. Le Rhin aux ondes audacieusement impétueuses, charriant ses paillettes d'or, roulait sur les basaltes, broyait les rochers hirsutes, et répandait autour de ses rives éblouissantes le charme de sa beauté et de sa grandeur.

Nouveau spectacle : les rives du Rhin s'aplanissent *définitivement* ; les montagnes

s'estompent au loin. Devant nous de larges rangées de maisons, des usines aux cheminées hardies, des villas aux façades originales arrêtent nos regards. C'est Bonn la grande ville industrielle et universitaire, Bonn dont la population dépasse 42.000 âmes ; Bonn à la cathédrale aux tours effilées qui coupent harmonieusement le ciel ; Bonn la ville élégante et riche. Quelle transition avec les autres villes mortes couchées le long du Rhin. Sur le port quel mouvement ! quelle vie !

Dans toute cette imposante vallée du Rhin, la France a laissé des empreintes indélébiles. Beau fleuve, Rhin sublime et majestueux, tu fus français.

Quand l'esquif en fuyant coupe ta robe verte
Quand l'étoile du soir lentement découverte
Inondant tes longs flots de ses moites clartés
Réflète ta splendeur sur tes bords enchantés,
Quand enfin, déployant ses voiles de mystère,
La nuit berceuse enlace et le ciel et la terre,
Fleuve altier, dans ton cours que rien n'ose entraver,
Dis-moi superbe Rhin ce qui te fait rêver.

Notre bateau s'échappe sous un immense pont de fer qui réunit à Bonn les deux rives du fleuve et nous nous engageons entre un double ruban de plaines basses.

Nous ne faisons que passer auprès de la petite rivière du Sieg qui jette ses ondes limoneuses dans le grand fleuve puis une large traînée de bourgades et de hameaux s'éparpille de ci de là clairsemée de vieux donjons. Quelle solitude et quel recueillement autour de ces manoirs et de ces villages baignés par le Grand Courant ! Seuls les chants de quelques nids lointains, le frémissement des brises dans les cimes des arbres interrompaient le séculaire sommeil de ces autres châteaux de *la Belle au bois dormant*.

Uniformément basses, les plaines se déroulent devant nous et nous découvrons quelques villages sans importance comme Mondorf et Porz, bordés de villas modernes qui semblent annoncer que Cologne est proche. Déjà les hautes flèches gothiques de la cathédrale de Cologne s'élançaient sveltes et hardies dans le ciel subitement assombri. Nous allions arriver. Nous n'avions pas compté sur Phébus et Borée qui se brouillèrent avant que nous fussions descendus de bateau. Quelques coups de vent, suivis de pluie apprirent à quelques-uns d'entre nous que leurs chapeaux étaient suffisamment mobiles et légers pour se laisser abandonner au gré des flots.

Sur le bateau entre Coblenz et Bonn, pendant le dernier repas que nous fîmes ensemble et qui comme tous les autres, fut empreint de cette franche cordialité qui est l'apanage des membres de nos Sociétés de géographie, un des excursionnistes, se faisant l'interprète de tous, adressa ses vives félicitations à nos jeunes amis MM. Raymond Thiébaut et Prosper Ravet pour l'habileté avec laquelle ils nous avaient guidés dans ces pittoresques pays. En communion de pensée avec M. Ravet, M. R. Thiébaut le remercia et félicita M. Chapelain qui fut aussi un de nos cicérones. Le discours de notre ami Thiébaut fut vigoureusement applaudi.

Le soir même, par l'express de Cologne-Calais, nous rentrions dans nos pénates, enchantés de ce voyage dont nous garderons un vibrant souvenir.

FIDÈLE DIDRY.

Juin 1898.

EXCURSION A AUDENAERDE.

3 Juillet 1898.

Courtrai (*Cortoriacum*), 1 heure d'arrêt ! Nous en profitons pour parcourir cette antique cité en visitant quelques-uns de ses monuments. Devant la Gare se trouve la statue du chirurgien Jean Palfyn. Nous nous dirigeons vers la Grande-Place pour visiter l'Hôtel de Ville et l'église St-Martin.

Le premier n'a rien de bien remarquable ; il a été restauré de nos jours. Après avoir admiré la salle échevinale et celle du conseil, ainsi que la belle cheminée du XVI^e siècle, si originale, nous nous rendons à l'église St-Martin. Nous remarquons sur notre chemin le Beffroi, si ancien, englobé dans de vieilles maisons.

L'église St-Martin, restaurée à la suite de l'incendie de 1862, étant pleine de fidèles, nous n'avons pu que la voir superficiellement. Les vitraux sont fort beaux et la Chaire nous parut très belle. Le carillon nous fit entendre ses plus beaux airs et nous rappela que le chemin de fer nous attendait. Nous nous dirigeâmes vers la *station* pour nous rendre à Audenaerde, où 30 minutes après nous descendions du train ; la station, de style flamand, est neuve.

Nous y trouvons un ami, pharmacien en cette ville, sur l'obligeance bien connue duquel nous comptons pour visiter les merveilles de ce joyau qu'est Audenaerde. Nous entrons d'abord dans l'officine de notre aimable guide : tout y est XVII^e et XVIII^e siècles ; les bocaux fort nombreux, comme dans toute pharmacie sérieuse, sont en vieux Delft, ils appartiennent à la famille depuis 150 ans ; les comptoirs, coffres, sièges sont en chêne sculpté du siècle dernier ; les mortiers en bronze avec leurs pilons portent des inscriptions anciennes ; on se croirait ramené 200 ans en arrière, et si nous n'étions là avec le gracieux costume de notre époque, l'illusion serait complète.

Nous nous rendons ensuite chez M. le bourgmestre Raepsaet, membre de la Chambre des Représentants, qui veut bien recevoir les Géographes Lillois dans son hôtel. La salle à manger, de pur style flamand, est fort remarquable ; M. Raepsaet y a fait reproduire, en bronze, le portail de la salle échevinale de l'Hôtel de Ville. Cette pièce, d'un travail très délicat, fait honneur aux artistes belges de notre époque et aussi au Mécène qui l'a fait faire. M. le bourgmestre, doué d'un grand amour pour la cité dont il dirige les destinées, nous parle chaleureusement d'Audenaerde, et nous apprend que la reproduction de l'Hôtel de Ville représentera la Belgique à l'Exposition de 1900. Il ne pouvait être fait un choix meilleur.

En quittant M. Raepsaet nous nous dirigeons vers l'Hôtel de Ville. Nous voici devant un véritable bijou de style gothique Renaissance. Cet édifice a eu le rare avantage d'être construit en cinq années, c'est probablement une des causes de sa perfection. Décrété en 1525 à la grande satisfaction du peuple, qui passa son Carnaval à démolir une grande partie de l'ancien hôtel des Échevins, on chargea dès le mois de mars Jean Stassins, maître maçon-architecte et Laurens de Waddere,

de dresser les plans du futur édifice. Ceux-ci, croit-on, n'ayant pas été approuvés, le Magistrat d'Audenaerde s'entendit avec l'architecte de Bruxelles, Henri Van Pède et Guillaume de Roude. La première pierre fut posée par messire Philippe de Lalaing, capitaine gouverneur de la ville.

Ce monument se compose d'arcades gothiques en avant-corps soutenant un large balcon dont le centre, sans la tour, forme une chaire d'où les Échevins pouvaient haranguer le peuple. La tour forme baldaquin au-dessus de cette partie centrale et elle est tellement aérienne, qu'on ne voit pas que ses pieds-droits en ont été doublés. Elle monte carrée, puis octogone, de dentelure en dentelure jusqu'à une couronne de pierre sculptée au-dessus de laquelle veille un petit homme armé, la main gauche appuyée sur son épée, la droite tenant un bouclier ; ce guerrier est baptisé par le peuple « Hanske de Kryer » (Petit Jean le guerrier). Jadis le beffroi contenait un canon de 40 cloches, qui, pour raison de solidité fut transporté, vers 1750, dans l'église de Ste-Walburge. L'Hôtel de Ville fut terminé en 1530. Cinq années s'écoulèrent donc pour édifier ce monument superbe de la couronne architecturale de la Belgique.



Nous remarquons, dans l'intérieur, les cheminées de la salle du Peuple et de la salle échevinale. La Vierge, la Justice et l'Espérance ornent cette dernière, œuvres de Van der Schelden, comme le magnifique portail en chêne de cette salle (1531-34). Un écran brodé aux armes de Charles-Quint est orné de la paire de lunettes historique et légendaire. L'Hôtel de Ville contient encore un musée renfermant un grand nombre de souvenirs précieux pour l'histoire de la cité et des manuscrits très intéressants.

En sortant de l'Hôtel de Ville nous sommes sur la Grande-Place qu'entourent encore quelques anciennes maisons du XVII^e siècle, et qu'orne la fontaine publique Louis XIV érigée en 1676. Les quatre dauphins placés sur un roc central, ont été fondus en bronze par Jacques Saeghen de Lille ; ils sont fort remarquables. Ces dauphins supportaient à l'origine une énorme fleur de lys, qui fut remplacée par un lion en cuivre, après le traité de Nimègue ; un Triton remplaça ce dernier et parut à son tour sans successeur.

L'église Ste-Walburge se trouve près de la Grande-Place ; son origine est très ancienne : elle était déjà célèbre au IX^e siècle. Les ravages et les incendies occasionnés par les guerres nombreuses dont le pays fut le théâtre, ont effacé presque toutes traces de constructions anciennes.

On fut en 1414 qu'elle acquit les proportions actuelles. Les voûtes en briques

avec nervures en pierres sont très élevées (35 m. environ). La tour fut terminée vers 1532 jusqu'aux combles de l'église ; ce n'est qu'en 1625 que Simon De Pape acheva la flèche. La tour et la flèche avaient ensemble 373 pieds de hauteur. Cette dernière fut foudroyée en 1803.

Notre ami M. De Wacht, obtint pour nous la permission de visiter deux collections particulières excessivement curieuses : celle de M^{me} la douairière Van der Straeten et celle de M. le major Lambert, commandant la place d'Audenaerde. Une journée ne saurait suffire pour admirer les merveilles entassées dans ces collections. Faïences de toutes les époques, émaux, gravures, ferronneries, bijoux, tableaux, antiquités de toutes sortes, meubles, etc., arrangés avec un art exquis, font honneur au goût et au savoir des éminents collectionneurs, qui surent grouper autour d'eux tant d'objets précieux et rares. Nous nous sommes détachés difficilement de ces deux musées ; que leurs aimables propriétaires reçoivent ici tous nos remerciements.

Sur notre route, la caserne du 4^{me} lanciers nous arrête, et grâce à notre guide, l'entrée nous est accordée. On a conservé, dans cette curieuse caserne, les anciennes constructions flamandes en les restaurant. Le mess des sous-officiers particulièrement est fort remarquable, nous étions comme transportés dans un de ces coins du vieil Anvers ou du vieux Bruxelles, si courus aux Expositions.

Il nous restait à voir l'église de N.-Dame de Pamèle, ancienne chapelle érigée en paroisse sur la fin du XII^e siècle. Elle fut reconstruite en 1234, comme l'indique une plaque de bronze scellée dans le mur extérieur du pourtour du chœur :

Anno Dni M CC XXXIII III id : Martii :
incepta : fuit : Eccla : esta : a Magro
Arnulpho de Bincho.

« En l'an du seigneur 1234, le 4^{me} jour des ides de Mars, cette église fut commencée par maître Arnould de Binche. »

Cette église, de style ogival primaire, fut fermée et vendue à la Révolution ; elle servit de magasin de charbon, de prison aux Anglais et d'ambulance aux Alliés. On la racheta à la Restauration et on la restaura peu adroitement. Elle est aujourd'hui rétablie dans son style primitif ; elle contient deux mausolées à personnalités : l'un de Joos de Joigny, sire d'Audenaerde, baron de Pamèle et son épouse Josine de Rockeghan (1504) ; l'autre de Philippe Alocq Van Ghien, mort en 1616, et son épouse.

En quittant N.-Dame de Pamèle, nous traversons l'Escaut, fort pittoresque en cet endroit, lorsque notre attention fut attirée par un personnage déguisé, accompagné de deux hommes, dont l'un portait un tambour ; nous étions en présence « d'un fou de Société ».

Voici ce que dit le savant Monsieur Ed. Van der Straeten dans son « Théâtre villageois en Flandre », 1^{er} volume, page 45 et suivantes, sur cette coutume datant du XIII^e siècle et probablement bien plus ancienne encore :

« Comme dans les villes, les membres d'une Chambre ou Société, étaient divisés en chefs et en simples membres. Les chefs s'appelaient prince, empereur, doyen ; il y avait un fiscal, pour maintenir l'ordre, un porte-étendard et un fou.

» Actuellement encore, la veille d'un tir, le fifre, le tambour et le fou en costume, vont saluer les membres de la confrérie. Le fou danse un menuet devant

» leur demeure et leur offre un petit blason, gravé et enluminé, que supporte une
» plume d'oie et que le tireur attache soigneusement à sa boutonnière. Pendant la
» cérémonie du tir, le fou rôde autour de l'enclos et lorsqu'il aperçoit un prome-
» neur qui dirige ses pas de ce côté, il s'élance vers lui, en gambadant de son
» mieux, et, la pirouette finale terminée, il lui présente un blason. D'ordinaire le
» flaneur lui donne quelques centimes de gratification.

» Cet usage remonte à cinq siècles au moins. Le fou circule encore de nos jours
» aux tirs de Bever, Eyne, Etichove et autres villages des environs d'Audenaerde ».

On pourrait ajouter *et à Audenaerde*, car nous l'avons vu. Notre ami alla au devant de ces trois hommes et leur demanda de nous faire assister à leur représentation, ce qu'ils firent de bonne grâce. Le fou dansa fort bien son menuet au son du tambour et du fifre que jouaient ses deux camarades.

Nous avons été ravis de cette scène d'un autre âge et que nous ne soupçonnions pas devoir exister encore. Ville heureuse où l'on coule des jours tranquilles en conservant les vieilles coutumes d'antan. Quel contraste, à si peu de distance, avec la vie de nos grandes cités.

Nous quittons Audenaerde avec le désir d'y revenir, car quelques heures ne suffisent pas pour la connaître comme elle le mérite; nous nous souviendrons de l'accueil qui nous fut fait. Que M. De Wacht, en particulier, veuille bien accepter toute notre reconnaissance.

La route qui mène au mont de l'Enclus ou de l'Inclus est assez pittoresque. Nous traversons de gros bourgs, Berkem, Avelghem; nous apercevons de superbes châteaux entourés de parcs ravissants, entre autres celui de Kerchove et nous quittons les voitures au pied du mont, que nous escaladons en nous promenant.

Ici nous sommes en pays connu des géographes lillois, car nous y sommes venus plusieurs fois et la relation de ce petit voyage a été reproduite dans le *Bulletin* de 1888, 2^{me} semestre, page 368.

Vers le soir, nous serrons la main à notre guide et ami, et nous prenons le train à Amougies à 7 h. 40, pour nous retrouver tous sur le quai de la gare de la cité lilloise, à 9 h. 30.

FERNAUX-DEFRANCE.

Les renseignements proviennent d'une « Notice sur Audenaerde » de M. Paul Raepsaet. — Gand, imprimerie A. Siffer, 1896.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

SEPTEMBRE.

3. — CHINE. — Retour en France de M. Brenier, chef de la mission lyonnaise qui, pendant deux ans, a parcouru la Chine méridionale.

11. — SIAM. — Arrivée à Paris du roi de Siam.

16. — INDES. — La brigade anglaise Jeffreys, assaillie par les Mohonds, subit un échec sérieux.

17. — TUNISIE. — Convention signée à Paris avec l'Angleterre, mettant fin au traité perpétuel conclu en 1875 avec la Tunisie et l'Angleterre.

18. — GRÈCE. — Signature à Constantinople, après de laborieuses négociations entre la Porte et les grandes puissances, des préliminaires de paix.

19. — FRANCE. — Centenaire de la mort de Hoche à Versailles.

21. — CUBA. — Une dépêche de New-York annonce une nouvelle défaite des Espagnols à Cuba.

22. — FRANCE. — Mort à Grenoble du lieutenant de vaisseau Boiteux, conquérant de Tombouctou.

22. — FRANCE. — Mort du général Bourbaki.

28. — CONGO. — Décret notifiant l'organisation du Congo français et nommant M. H. de Lamotho, commissaire-général. M. de Brazza, qui rentre en France, était le premier gouverneur du Congo.

28. — ÉGYPTE. — Occupation de Berber. L'expédition est de nouveau suspendue.

28. — BRÉSIL. — Prise de Canudos et mort d'Antonio Conselheiro, chef des insurgés fanatiques qui résistaient depuis six mois à toutes les expéditions.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

ASIE.

Les Allemands dans l'Extrême-Orient. — « *L'Écho de Berlin* », journal hebdomadaire tout dévoué à l'expansion du commerce d'exportation allemand, donne les indications suivantes au sujet d'une nouvelle ligne de steamers destinée au commerce de l'Extrême-Orient :

« Comme nous l'avions annoncé dernièrement, les trois Compagnies de navigation allemandes, la « North German Lloyd » de Brème ; la « Hambourg-Américan Line » et la maison Sloman de Hambourg se sont entendues avec une maison de Liverpool dans le but d'établir un service régulier entre New-York et l'Extrême-Orient, toutes les quinzaines. L'importance de cette entreprise dépasse les limites d'un but purement mercantile ; elle a pour projet secret de nouer de sérieuses relations commerciales entre l'Amérique du Nord et l'Extrême-Orient ; actuellement les trois quarts du commerce de l'Asie Orientale est entre les mains des Allemands

et le projet de mettre les districts peuplés de l'Est de l'Amérique en rapport avec les immenses marchés de l'Asie, s'il est réalisé, développera énormément la marine marchande de l'Allemagne. Petit à petit, mais sûrement, l'Allemagne accroît le chiffre de ses vaisseaux et, bientôt, sa marine dépassera par son importance celle de l'Angleterre. L'esprit d'initiative des Allemands a obtenu de rapides et surprenants résultats qui méritent d'attirer l'attention de l'Angleterre. On ne peut nier qu'en ce moment la Compagnie navale allemande la « Hambourg-American Line » est la première du monde ; que le steamer « Pensylvanie » est le plus grand bâtiment de transports et que le « Kaiser Wilhelm le grand » est le navire qui file le plus de nœuds à l'heure. L'Allemagne a gagné ces trois records sur l'Angleterre.

Les Anglais en Chine. — Un fait a passé presque inaperçu, à savoir la cession à l'Angleterre, auprès de Hong-Kong, de territoires qui décuplent du coup l'étendue de la colonie. La Chine a abandonné, non seulement la petite île de Lamma, au sud-ouest de Hong-Kong, et celle de Lantao, à l'ouest — celle-ci grande une fois et demie comme Hong-Kong — mais toute la péninsule de Kaulung au nord, avec une quarantaine d'îlots avoisinants. L'Angleterre se trouve ainsi maîtresse de la Deep-Bay, de la Mirs-Bay et de maints autres excellents mouillages, sans compter quatre détroits assez profonds et larges pour que toute une flotte y puisse évoluer ou séjourner à son gré.

L'intention du nouveau propriétaire est d'établir, sur la presqu'île et dans Lantao, de vastes docks à charbon, et surtout des usines métallurgiques. Un très important foyer industriel va donc surgir avec une main-d'œuvre sans rivale, l'ouvrier chinois s'assimilant à souhait la technique moderne, et d'autre part se contentant d'un salaire infime. Les docks et usines seront alimentés par les gisements de houille, de fer, de cuivre, de plomb, d'antimoine, d'argent et d'or, qui pullulent dans le sud de la Chine.

Le paysan du Kouang-Si, au milieu de toutes ces richesses, vit misérablement de quelques pommes de terre. On voit là des bonnes gens qui peinent à charrier leur provision de bois de chauffage à travers des terrains noirs de houille.

L'Angleterre n'a encore obtenu la libre navigation du Si-Kiang que jusqu'à deux milles en amont de l'embouchure. Elle négocie actuellement pour quintupler cette distance. Quand elle aura abouti, on pourra commencer à drainer les richesses méridionales avoisinantes. La population extrêmement pauvre de cette région sera la première à en profiter, car elle trouvera à s'employer à l'extraction, au charroi et à la batellerie pour des salaires qui, tout minimes qu'ils soient, lui sembleront une bénédiction, étant données les conditions locales.

II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE

Dunkerque, 3^e port de France. — Extrait du journal *le Nord Maritime* du 26 juillet 1898. — Les dernières statistiques donnent définitivement à Dunkerque la place de 3^e port de France.

Dunkerque, dont le tonnage avait augmenté de plus de 27,000 tonneaux en 1897, voit son mouvement maritime lui donner, pour le premier semestre 1898, une augmentation de près de 200,000 tonneaux, et passe du quatrième au troisième rang avec 1,004,255 tonneaux.

Dans les relations avec l'étranger, ce sont l'Angleterre et la *République Argentine* qui donnent le plus fort tonnage ; puis viennent les États-Unis, la Russie, les Indes anglaises, l'Espagne.

La navigation avec les colonies et la pêche comprennent un mouvement de plus de 55,000 tonneaux.

IMPORTATION DES LAINES DE LA PLATA.

	DUNKERQUE.	ANVERS.
	Balles.	Balles.
1 ^{er} semestre 1898	173.116	89.842
1 ^{er} » 1897	153.798	84.237
Augmentation.....	21.318	5.605
Année 1881	1.617	130.972

Le commerce entre la France et l'Autriche-Hongrie. — Si l'on considère la puissance industrielle et commerciale de la France, on trouve que le chiffre annuel de ses ventes à l'Autriche-Hongrie est modique. Il n'a comporté en 1896 que 24,871,359 florins (1 fl. égale 2 fr. 10), en diminution de 1,200,000 fl.

A cet égard, nous sommes extrêmement loin de l'Allemagne qui a plus de 256 millions, loin de l'Angleterre et des Indes britanniques avec leurs 116 millions, et nous n'avons qu'un peu plus de la moitié de l'Italie, de la Russie et des États-Unis. Le Brésil même nous dépasse de 3 millions.

Dans ces chiffres ne sont pas compris, bien entendu, les métaux précieux et les monnaies qui ne constituent pas un commerce à proprement parler. En ce qui concerne la France, elle a fourni, sous ce rapport à la monarchie, un montant de 6,408,385 fl., dont 5,679,936 fl. en monnaies, contre 1,349,000 fl. en 1895, 1,842,000 fl. en 1894, 7,600,000 fl. en 1893 et 10,219,000 fl. en 1892. On voit combien ces livraisons sont irrégulières.

La valeur des exportations de l'Autriche-Hongrie en France n'est pas non plus élevée, mais elle est plus importante que celle de nos ventes à la monarchie. puisqu'elle comprend plus de 29 millions et demi, chiffre qui serait assurément supérieur si on était en mesure de calculer les exportations indirectes sur la France. La statistique austro-hongroise ne tient compte, en effet, que des envois directs et néglige les expéditions indirectes. Ici, l'essentiel est d'exporter le plus possible : la question de destination définitive est un point secondaire, tandis que la statistique fait ressortir aussi exactement que possible la quantité et la valeur des importations, d'après les chiffres relevés par les autorités douanières auxquels on attache un grand intérêt, en vue du traitement à appliquer à chaque produit.

On serait peut-être porté à croire que les exportations de la monarchie sur notre pays sont de nature à diminuer, parce que nous ne lui prenons plus le quantum de froment et de farine que nous lui demandions autrefois, que la régie française ne s'approvisionne qu'accidentellement de tabac en Hongrie, que nos demandes de vins pour les coupages diminuent, qu'il en est de même pour la soie brute, les cuirs, les laines brutes et ainsi de suite. Mais nous aurons toujours besoin de bois dont nous avons importé pour 9,200,000 fl. dans le dernier exercice, chiffre dans lequel les douves figurent pour plus de 6 millions et les bois sciés pour plus de 2 millions 1/2, d'animaux de boucherie et autres (près de 4 millions), de dépouilles d'animaux (plus de 2 millions), etc. En outre, nous achetons volontiers de la verrerie, celle de Bohême notamment (2,300,000 fl.).

Puis il convient de noter expressément que l'industrie autrichienne progresse de plus en plus et qu'elle fait concurrence à des articles dont nous avons presque le monopole. C'est ainsi qu'elle nous expédie pour près de 1 million 1/2 d'instruments d'horlogerie et de quincaillerie, alors que nous lui en fournissons à peine pour 1,200,000 fl., que ses envois d'articles en métaux non précieux comportent près de 500,000 fl., tandis que nos livraisons d'articles similaires ne sont que de 300,000 fl. tout au plus, que la soie exportée a une valeur de 1,100,000 fl., dont 680,000 fl. de fils de soie et 300,000 fl. d'étoffes, que la papeterie qui nous est livrée donne 1 million 1/2 contre 250,000 fl. fournis par la France, que les articles en bois et en os comportent plus de 750,000 fl., chiffre dont nous n'atteignons qu'une bonne moitié, nous concluons de là que si les exportations sur la France ne sont pas susceptibles d'une notable extension, elles se maintiendront au moins, toute compensation faite, dans les limites actuelles.

Ajoutons en passant que la monarchie autro-hongroise a su amener la France à accepter un stock de papiers d'Etat qui s'élève à 1,300,000,000 de francs et que ce chiffre, pour être complet, devrait être augmenté du chiffre important des actions et obligations des chemins de fer, banques et autres institutions financières de l'Autriche-Hongrie.

Nous voudrions pouvoir dire que nos importations en ce pays sont en rapport avec ses exportations sur la France. Il y a lieu de craindre toutefois que la diminution de 1,200,000 fl. ou, pour mieux dire, de 1 million en chiffres ronds (car il y a à l'article « bois, charbons et tourbes », une diminution de 250,000 fl. qui ne s'explique pas et doit être une erreur) s'accroisse dans la suite.

Cette diminution porte de toute son importance sur les soies et soieries, notre plus fort article d'exportation à destination de l'Autriche-Hongrie. Les autres diminutions sont compensées par des augmentations. Celle qui concerne la soie constitue un symptôme fâcheux et implique que non seulement nous sommes concurrencés, mais encore que l'industrie séricicole autrichienne tend progressivement à s'affranchir de l'importation étrangère. C'est ainsi que, d'une part, la Suisse a 3 millions, l'Italie 1 million et l'Allemagne 200,000 fl. de plus que nous et que, d'autre part, l'entrée totale des soies, qui a comporté 32,655,000 fl. est en diminution de 2 millions par rapport à l'année 1895.

Il y a plus, l'Autriche exporte de ce chef pour une valeur de 15 millions 1/2 dont 1,100,000, comme nous l'avons déjà dit, ont incombé à la France. L'industrie indigène est fière de ces résultats.

EUROPE.

Le commerce avec les Pays-Bas. — INDICATIONS SUR LES MOYENS DE DÉVELOPPER LES RELATIONS COMMERCIALES AVEC LA HOLLANDE. — Le commerce

entre la France et la Hollande accuse du côté français une tendance sinon décroissante du moins peu animée, et ce symptôme déjà fâcheux en lui-même s'aggrave encore par l'accélération du développement des commerces rivaux. Les moyens de remédier à cet état de choses, écrit le consul général de France à Amsterdam, ne sont pas faciles à indiquer, car il y a tout à la fois de la faute des circonstances et de celle des hommes. D'autre part, en voulant trop généraliser les observations ou trop préciser les avis on court le risque de se tromper. C'est donc avec une certaine réserve qu'il convient d'aborder cette question.

Il y a deux façons en somme de pratiquer l'exportation : attendre les ordres de l'étranger chez soi où l'on peut imposer ses conditions, ou bien aller faire ses offres au dehors, avec l'idée de se prêter au goût de l'acheteur, qui est aussi maître chez lui. Cette seconde manière est la seule qui réponde au but et au véritable esprit du grand commerce ; tandis que l'autre s'inspire de ce qu'on pourrait appeler l'esprit boutiquier, lequel de sa nature est parcimonieux, timide, sédentaire et enfin réfractaire à ce qui sort des sentiers battus et peut entraîner des risques. Suivant que l'une ou l'autre de ces tendances prévaut chez un peuple, on voit augmenter ou décroître sa prospérité générale.

Celle-ci ne consiste pas seulement dans la masse des fortunes particulières, mais elle dépend d'un autre coefficient, de valeur plutôt morale, représenté par les efforts employés, sacrifiés en quelque sorte, sans profit immédiat. C'est-à-dire que le grand commerce et les exportations d'un pays ne se développent que dans la mesure où les commerçants se montrent capables, au delà de leurs affaires courantes, assurées, de risquer quelque chose en vue de féconder l'avenir. Ces quelques généralités ne paraîtront pas inutiles pour éclairer ce qui va suivre.

La Hollande offre deux voies à l'exportation française, l'une, immédiate sur son marché intérieur, l'autre vers les nombreux débouchés accessibles au système de navigation dont elle forme le centre. Cette seconde exportation, qui donnerait les meilleurs résultats comme élément de propagande, autant dire que notre commerce l'a complètement négligée jusqu'à ce jour, à part bien entendu un certain nombre d'exceptions.

Il est vrai que les commissionnaires hollandais tirent de France régulièrement chaque année quantité d'articles comme vins, liqueurs, conserves, parfumerie, soieries et produits manufacturés de toute sorte pour les expédier à leurs correspondants d'outre-mer. Seulement, ils n'en prennent que le minimum nécessaire aux besoins de la clientèle d'élite qui se fait chaque jour plus rare dans tous les pays. Pourquoi se soucieraient-ils d'écouler plus de produits français qu'on ne leur en demande, obsédés qu'ils sont déjà de sollicitations en faveur d'articles rivaux ? Du reste, les exportateurs hollandais ne sont eux-mêmes pas moins que nous esclaves de leurs habitudes, ils veulent être stimulés, sollicités ; et c'est à nous de prendre un rôle actif si nous voulons qu'ils mettent plus largement à notre usage les moyens de pénétration dont ils disposent sur les divers marchés du globe. Bien disposés envers la France ils le sont sûrement, et il n'existe pas de trop vive concurrence entre les deux pays. Seulement, il faut les visiter et ne pas reculer devant les voyages. Aucune affaire n'est possible sans relations directes, personnelles. Le Hollandais ne reçoit le client que doublé d'un ami. Depuis cinq ans, je n'ai eu connaissance que d'une seule maison française qui soit venue se mettre en rapport avec les commissionnaires à l'exportation d'Amsterdam ; c'était une maison de soieries de Lyon, et je ne sache pas qu'elle ait eu à regretter sa démarche. Pourquoi cet exemple ne serait-il pas suivi par d'autres ?

Quant aux exportations françaises sur le marché intérieur néerlandais on sait qu'elles ont atteint en 1896 une valeur de 23 1/2 millions de florins, ou plus de

49 millions de francs. Ce chiffre, déjà supérieur de 13 % à celui d'il y a cinq ans, pourrait grandir encore et suivant une progression plus rapide, tant par le développement de la consommation locale que des réexportations du marché intérieur.

Il est juste de reconnaître que depuis quelques années un nombre toujours croissant d'industriels et de commerçants français cherchent à faire du commerce en Hollande. Seulement, la plupart apportent à cette entreprise des dispositions d'esprit peu propres à assurer le succès.

Leur premier souci est de trouver un agent capable et honnête auquel ils offriraient une commission sur le chiffre des affaires. Et ils écrivent au consul général ou au président de la Chambre de commerce française afin qu'on leur désigne une personne remplissant ces conditions. Le malheur est que les bons agents sont déjà occupés au service des maisons allemandes, anglaises ou du pays. On n'aurait chance d'en gagner un qu'à la condition de venir traiter sur place, et encore faudrait-il offrir une rémunération fixe dès le début. Personne ici ne voudra consacrer une partie de son temps à faire connaître un article sur la seule perspective d'une commission à réaliser quand l'article se vendra bien. On estime que l'avance d'entrée, le risque à courir doit être assumé par le négociant étranger intéressé à la réussite de son produit, et non par le représentant dont les heures ont aussi leur prix. Cette conception des choses répugne à nos compatriotes. L'honneur de représenter la maison dont ils sont chefs semble compter à leurs yeux comme un élément de salaire. Ils veulent bien étendre à l'étranger le rayon de leurs affaires ; mais ils n'entendent pas sortir d'abord de l'argent, courir des risques. Que si pourtant on découvre un agent disposé à subir leurs conditions, ce n'est souvent qu'un pauvre diable qui se raccroche aux branches, et dont l'aspect délabré discréditera la maison au nom de laquelle il sollicite. La vérité est que les maisons françaises qui font des affaires en Hollande ont toutes commencé par venir reconnaître le marché et y installer leur agent. Et chaque année elles continuent à visiter leur clientèle, autant pour contrôler leur représentant que pour maintenir sa considération.

Ces mêmes commerçants et industriels parcimonieux sont une proie toute désignée pour les entreprises d'escroquerie qui s'abritent sous les défauts de la loi hollandaise, au grand désagrément et détriment du commerce honorable. Dans leur joie de pouvoir faire de l'exportation sans frais ni déplacement, il leur arrive de livrer aveuglément des marchandises à des raisons sociales fictives, le plus souvent insaisissables. Il ne se passe presque pas de jour que le consulat général ou la Chambre de commerce française ne reçoive de doléances de quelque nouvelle victime de ces opérations frauduleuses. La seule règle pour éviter ces pièges est de ne jamais livrer de marchandise, si magnifique que puisse être l'en-tête de la lettre de commande, sans avoir pris des renseignements à une source sûre, et non pas auprès des complices que les escrocs indiquent comme références.

Ces maisons françaises faisant des affaires en Hollande — je crains que ce ne soit le plus grand nombre — s'obstinent à faire leurs prix en francs au lieu de compter en florins. C'est un désagrément et aussi un manque d'égards que le client peut supporter à la rigueur, mais qu'il ne supportera plus le jour où quelque maison rivale, pouvant le servir aussi bien, ferait ses prix dans la monnaie du pays. Pour le vendeur lui-même cette pratique est désavantageuse, attendu que le montant des traites en monnaie étrangère ne se recouvre que dans les conditions de change les plus défavorables. Au lieu que l'influence du change serait pour ainsi dire nulle sur le calcul des prix ; en tout cas ce n'est pas le vendeur qui en sentirait seul les effets.

Les vues générales que j'ai cru devoir présenter en tête de ces observations donnaient à entendre que la plupart des causes de la langueur de notre commerce

d'exportation tiennent à un état moral plutôt qu'elles ne sont d'ordre matériel. Je puis citer encore à titre d'exemple quelques traits qui caractérisent un état d'esprit particulier. Un voyageur intelligent, rentrant d'une tournée de début qui n'avait pas donné de résultats satisfaisants, ayant présenté au chef de sa maison des observations sur les goûts et préférences de la clientèle hollandaise auxquels on ferait bien de se conformer, reçut cette réponse : « Je n'ai pas de conseils à recevoir sur ma fabrication. Votre devoir à vous est simplement de placer mes produits ». Un autre chef d'une grande maison de Paris que d'importantes maisons de détails d'Amsterdam avaient prié de donner à certains articles de ménage très employés une forme spéciale adaptée aux habitudes hollandaises, refusait de modifier sa fabrication. Et des industriels allemands mieux avisés s'emparaient de la spécialité de ces articles.

Auguste JACQUOT,
Consul général de France.

Commerce extérieur de l'Espagne. — Le mouvement des transactions commerciales entre l'Espagne et le reste du monde a représenté une valeur d'un milliard et demi de francs en 1895, dernière année pour laquelle aient été publiées des statistiques officielles.

Dans ce chiffre, les importations représentaient 838,491,904 pesetas, et les exportations 804,952,118.

Le commerce espagnol s'effectue surtout par mer : les transports par terre ne concernent guère que 16 % de l'ensemble des transports. Plus de la moitié du commerce maritime est d'ailleurs assuré par des navires étrangers. Cependant, depuis 1891, la marine espagnole a repris un certain développement. Ainsi la valeur des importations et exportations sous pavillon espagnol en 1895 a été de 735 millions de francs, alors que la valeur des importations et exportations sous pavillon étranger n'a pas dépassé 575 millions.

Les contrées qui ont le plus de relations commerciales avec l'Espagne sont la France, le Royaume-Uni, Cuba et les États-Unis. Ces quatre pays absorbent 70 % du trafic total.

La France à elle seule entre pour plus de 30 % dans le montant total ; le Royaume-Uni vient ensuite pour une part de 22 %, puis Cuba avec 10 % et les États-Unis avec 6 %.

La part du royaume voisin, le Portugal, n'est que de 4 %, et celle de la Belgique 3 %.

Près de la moitié des marchandises importées en Espagne viennent de la France et du Royaume-Uni, mais surtout de la France (26 et 21 %). Les États-Unis viennent ensuite avec 10 % qui représentent encore une valeur de plus de 85 millions de francs.

Réciproquement la France, le Royaume-Uni et Cuba reçoivent près de 75 % des exportations espagnoles. La part de la France est de 34 %. Celle du Royaume-Uni de 23 et celle de Cuba de 16 %.

Les exportations pour la France et pour Cuba ont une valeur supérieure aux importations pour l'Angleterre ; il y a au contraire une légère différence en faveur des importations.

Les vins constituent la principale partie des exportations. La valeur moyenne des exportations annuelles est de 150 millions de francs. Les exportations de métaux représentent une somme de 15 millions (or et argent non compris), et celles de minerais une somme de 75 millions.

L'Espagne exporte aussi pour 30 millions de fruits frais, et pour une somme égale de fruits secs.

Les marchandises importées sont : le coton (80 millions de francs par an), 75 millions par les États-Unis ; les grains (34 millions de francs), dont 47 % fournis par la Russie, 11 par la Turquie, 10 par la Roumanie, 8 par les États-Unis, et 7 % par la France. Le charbon (47 millions de francs) est surtout fourni par la Grande-Bretagne (92 %).

Marine marchande de l'Espagne. — La marine marchande espagnole comprenait le 1^{er} janvier 1898, 562 vapeurs de plus de 50 tonneaux, avec un tonnage total de 499,200 t. et une force de 93,775 chevaux ; 191 de ces navires ont plus de 1,000 t. ; c'est la province de Bilbao qui possède le plus de navires (151 vapeurs, avec 200,052 t.) ; celle de Barcelone ne vient qu'au deuxième rang avec 97,738 t. pour 75 navires. La Havane (Cuba) vient au cinquième rang avec 21,400 t. ; Manille (Philippines) au huitième ; Cienfuegos (Cuba) au neuvième.

La flotte marchande à voiles de l'Espagne se compose de 1,125 voiliers de plus de 50 t. jaugeant 158,700 t. La province de Manille est celle qui possède le plus de voiliers (306) ; viennent ensuite les provinces de Barcelone (150), de la Havane (108) et de Majorque (102).

Le port de Bilbao prend chaque jour une importance croissante ; pour 1897-98, son augmentation a été de 13 navires et de 21,900 t. ; dans le courant de l'année, le nombre des navires à voiles a diminué de 334 (avec 32,300 t.), tandis que celui des vapeurs s'est augmenté de 18, quoique le tonnage ait là aussi diminué (de 62,300 t.). Barcelone a subi une perte sérieuse de 18 vapeurs (78,900 t.) et 83 voiliers (21,900 t.). La province de la Havane a perdu aussi 47 navires et 10,170 t.

ASIE.

Le premier train direct du Transsibérien. — Le premier train direct du Transsibérien, parti de Saint-Petersbourg à 9 heures du matin, est arrivé à Tomsk le 7^{me} jour, à 5 h. de l'après-midi. Il a donc accompli le trajet en 152 heures.

C'est le seul express qui roule sans interruption pendant un si long espace de temps.

Aussi, pour atténuer la fatigue physique et l'ennui d'un tel trajet, a-t-on apporté à la constitution des trains et à la construction des voitures certains perfectionnements.

D'une part, en effet, les voitures sont construites de façon à rendre le roulement imperceptible, et d'autre part les trains renferment un restaurant, une bibliothèque, des salons avec pianos, voire même des appareils de gymnastique.

L'éclairage est électrique.

Japon. — Nouveaux services maritimes. — Le Japon ne cesse de poursuivre son extension commerciale et maritime. La Compagnie de navigation « Osaka Shoter Kraisha » vient de créer deux nouvelles lignes. La première met Kobé en relations avec Hong-Kong et fait escale à Moji et à Formose ; on se propose de la prolonger jusqu'à Saïgon pour y créer une nouvelle concurrence aux produits français. Le service est fait par deux paquebots de 1,700 tonneaux et de

10 noëuds de vitesse, auxquels va bientôt s'ajouter un troisième bâtiment : les départs ont lieu tous les 20 jours.

La deuxième ligne dessert les ports du Yang-tsé-Kiang, de Shanghai à Hankéou ; elle ne comprend encore que 2 bateaux, qui vont être remplacés par 5 vapeurs, dont 3 iront de Shanghai à Hankéou et les 2 autres de Hankéou à Tchung-King, dans la province de Sé-Tchuen. Ces derniers, comme ceux de Sibérie, seront à fond plat et mus par des roues placées à l'arrière. Les trois Compagnies de navigation qui se partageaient jusqu'ici le trafic de Yang-tsé-Kiang, et dont les actionnaires sont surtout Chinois, bien que deux d'entre elles battent pavillon anglais, voient d'un mauvais œil cette concurrence japonaise au cœur même du Céleste Empire.

AFRIQUE.

Le canal de Suez. — Voici les résultats du trafic de passage pour l'année 1897. En comparaison avec les résultats des deux années précédentes, et tels qu'ils ont été envoyés au bureau des affaires étrangères par les directeurs anglais de la Compagnie.

Ces résultats se divisent en neuf chapitres, comme suit :

Chapitre 1^{er}. — Il comprend un exposé mensuel des droits de tonnage, transit et navigation des années 1895, 1896 en 1897.

Le tonnage net de 1897 se solde par 660,910 tonnes en moins qu'en 1896, et 549,010 tonnes en moins qu'en 1895.

Le montant des droits tombe en proportion, de 79,560,994 fr. en 1896, à 72,830,545 fr. en 1895.

Chapitre 2. — Le nombre de vaisseaux qui traversèrent le canal est : 3,434 en 1895 ; 3,409 en 1896 et 2,986 en 1897, dont : 2,318 en 1895, 2,162 en 1896 et 1,905 en 1897 battaient pavillon anglais. Le tonnage, aussi bien que le nombre des Anglais, a diminué, tombant de 6,002,587 t. en 1895, à 5,817,568 t. en 1896 et 5,319,136 t. en 1897.

Durant la même période, le tonnage des navires allemands s'est élevé de 603,645 t. en 1895 à 806,279 t. en 1896 et 858,685 t. en 1897.

Chapitre 3. — Pour cent des navires et du tonnage des différents pavillons.

Navires anglais : %, en 1897 : 63,8.

Tonnage anglais : » 68.

Le même en 1896, navires : 63,4 ; tonnage : 68.

Légère augmentation dans le % des Allemands, Français, Hollandais et Norvégiens.

Chapitre 4. — En 1897, 2,155 navires marchands (chargés ou sur lest), représentant 5,481,913 tonnes, ont traversé le canal. Sur ce nombre, il y a 1,609 vaisseaux anglais représentant 4,349,903 tonnes, soit 74 % sur le nombre et près de 80 % du tonnage.

Allemands : 231 navires, soit 10,6 % représentant 9,8 % du tonnage total.

Français, Hollandais et Norvégiens ensemble donnent 9,7 % des navires et 7,1 % du tonnage.

Chapitre 5. — De 1886 à 1895, le tonnage net annuel se classe de 5,767,655 t. à 8,448,383 t., et les droits de transit de 56,527,300 fr. à 78,103,717 fr..

La moyenne du tonnage net est de 7,254,222 tonnes, et des droits de transit, 69,279,605 fr.

En 1897, le tonnage net est de 7,809,373 t., et droits de transit, 72,830,545.

La moyenne du tonnage *par bateau* s'est élevée de 1,860 t. en 1886 à 2,645 t. en 1897, soit 134 t. de plus par bateau, en plus qu'en 1896, et 185 t. de plus qu'en 1895.

Chapitre 6. — La durée moyenne du passage, pour tous les navires traversant le canal diminue, de 18 heures 38 minutes en 1896, de 17 heures 44 minutes en 1897. — En 1897, 95 % des navires ont navigué de nuit ; en 1896, 94 %.

Chapitre 7. — En 1896, 62,80 % des navires qui ont traversé avaient un tirant d'eau de moins de 23 pieds anglais. En 1897, 59,7 % seulement. Les navires d'un tirant d'eau supérieur, représentant 37,20 % en 1896, atteignent 40,3 % en 1897. Le tirant d'eau maximum admis est de 25 pieds 7 pouces. En 1897, 391 navires tirant plus de 24' 7" ont passé le canal.

En 1896,	360	»
En 1895,	228	»
En 1894,	172	»

Soit, 5,1 % en 1894, 6,7 % en 1895, 10,6 % en 1896 et 12,1 % en 1897.

Chapitre 8. — Nombre et classification des passagers qui ont traversé le canal. Grande diminution dans le nombre des troupes transportées, surtout à cause de l'arrêt des opérations militaires à Madagascar et en Abyssinie en 1897. En 1897, il y a eu 92,639 passagers militaires. En 1896, il y en eut 198,520.

Chapitre 9. — En 1870, on compte	26,758	passagers.
En 1890, on en compte	98,900	»
En 1891, »	161,352	»
En 1897, »	191,224	»

Chemins de fer éthiopiens. — Un fait qui, à lui seul, démontre quelle sera l'importance de la ligne actuellement en construction de Djibouti à Harrar, c'est le subit développement et la transformation prodigieuse du port de Djibouti. Il y a un an à peine, on y comptait une trentaine de maisons en pierres ; ce chiffre a, présentement, plus que doublé ; il sera triplé dans quelques mois, et décuplé, avant une année, à en juger par l'activité extraordinaire qui y règne de toutes parts, dans l'industrie du bâtiment.

La population a subi une progression plus grande encore. Les Européens qui, l'an dernier, n'étaient que quarante, sont aujourd'hui au nombre d'un millier. De leur côté, les indigènes, de 4,000, ont atteint le chiffre de 8,000.

En présence de tels accroissements, de tels faits, on peut prévoir que Djibouti, qui possède un port bien abrité, de l'eau en abondance, sera un des points les plus fréquentés de la Mer Rouge où les bateaux qui transitent par le Canal de Suez viendront faire escale pour se ravitailler et, en outre, y prendre et y laisser un fret considérable, aussitôt que la ligne de chemin de fer sera ouverte entre Djibouti et Harrar.

Abyssinie. — Lazaristes français. — Les Lazaristes français viennent de s'établir de nouveau en Abyssinie. Ils avaient évangélisé l'Erythrée et le Nord du Tigré dès 1839, époque où le P. de Jacobis avait fondé la mission de Keren ; le cardinal Guglielmo Massaja, capucin italien, y vint en 1846 et y resta 35 ans ; il y consacra évêque le Père de Jacobis, visita le premier, Bongo, dans le Kaffa, en 1855, et écrivit une grammaire galla.

En 1894, les Lazaristes français furent contraints par les Italiens de quitter le pays où les Pères capucins de Florence les remplacèrent.

En 1897, le Pape autorisa les Lazaristes français à regagner l'Abyssinie. Les Italiens leur ayant refusé le passage par Massaouah, ils partirent de Djibouti, d'où ils ont atteint Harrar en décembre 1897, après avoir rencontré en route la mission française de M. de Poncins. Les Lazaristes ont été reçus à Harrar par l'évêque français du pays galla, Mgr Taurin, qui est installé là depuis 1881. De Harrar, les Lazaristes se sont dirigés sur Addis-Abeba, et au Nord sur le Tigré et l'Agamé.

L'élevage du mouton à Madagascar. — Le mouton de Madagascar, de l'espèce à large queue, rappelle ceux d'Aden et de Djibouti; il ne donne pas de laine. En Émyrne où le climat lui est assez favorable, on le rencontre partout. Notre compatriote Jean Laborde avait importé des moutons de race française dans sa propriété de Mantasoa. Le croisement avec des moutons indigènes avait produit de beaux sujets.

L'administration procède actuellement au jardin d'essai de Tananarive à l'installation d'une bergerie destinée à abriter le troupeau de moutons mérinos envoyé par le Ministère des Colonies. Ces animaux seront croisés avec ceux du pays; le but que l'on se propose n'est pas de créer un type intermédiaire qui ne pourrait être que médiocre, mais de chercher, par des croisements continus, à acclimater la variété « mérinos » sur les hautes terres de Madagascar, car elle ne réussirait vraisemblablement pas sur la côte; la laine doit en effet constituer le plus sûr revenu de ce genre d'élevage.

Le mouton vaut en moyenne à Tananarive 4 fr., mais ne donne qu'une viande de qualité inférieure. Les peaux se vendent de 30 à 35 fr. le cent.

Les chèvres peu nombreuses à Madagascar, y vivent cependant fort bien, particulièrement sur les hauts plateaux; on en trouve également à la côte Ouest, chez les populations sakalaves.

AMÉRIQUE.

Le chemin de fer Transandin. — On peut considérer comme achevée la ligne en question: il reste pourtant à percer un tunnel dans le genre de celui du Cenis ou du St-Gothard; c'est l'argent qui a manqué jusqu'à présent pour opérer le percement, de sorte que le voyage ne peut se faire tout entier en confortable sleeping-car. Il faut se hisser à dos de mulet ou s'emplier dans des diligences qui portent ici le nom de *galera*, et c'est une véritable galère! Il faut six heures environ pour franchir ce dernier renflement des Andes. Le voyage de Buenos-Ayres à Valparaiso comporte un total de cinq jours. La route à dos de mulet ou en diligence se fait depuis Puente del Inca jusqu'à Santa Rosa de los Andes (Chili).

(Extrait d'une lettre adressée à M. FAUVARQUE, élève à l'École supérieure de Commerce).

Dans les Guyanes. — On vient de publier le dernier rapport de notre Consul à la Guyane anglaise sur le commerce de cette colonie. Ce rapport est accompagné de tableaux statistiques qui donnent lieu à certaines observations.

On a dû remarquer que la Guyane anglaise réexporte chez sa voisine la Guyane française, pour une valeur importante, des marchandises de provenance extérieure, telles que poisson salé, farine, saindoux, pommes de terre, huile, oignons et riz.

C'est là un fait illogique dont je n'ai pu trouver l'explication ; pourquoi, en effet, la Guyane française achète-t-elle à la Guyane anglaise du riz venant des Indes anglaises, tandis qu'elle pourrait se procurer cette denrée directement et à meilleur compte dans nos possessions d'Indo-Chine ? Pourquoi s'approvisionne-t-elle dans la Guyane anglaise d'huile et d'oignons et de pommes de terre que la France produit en abondance ; de farine, de saindoux et de poisson salé qui proviennent des États-Unis, au lieu de s'adresser aux pays d'origine même ? Il me semble que dans l'intérêt de notre commerce, aussi bien que dans l'intérêt particulier de la Guyane française, il conviendrait de rechercher les moyens propres à faire cesser cet état de choses et de supprimer un intermédiaire étranger dont l'utilité est loin d'être démontrée.

Commerce des États-Unis en 1897. — La population des États-Unis d'Amérique est estimée à 72,300,000 personnes ou 1,500,000 de plus qu'il y a un an. Les immigrants n'ont ajouté que 300,000 personnes, le surplus vient de l'excédent des naissances sur les décès. Les Italiens viennent toujours de plus en plus nombreux, par contre il y a une forte décroissance dans le débarquement des Allemands et des Irlandais.

Le total des chèques payés aux Clearing houses en 1897 a été de 260 milliards de francs.

Voici le mouvement commercial extérieur pendant les sept dernières années, en millions de francs :

	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.
1891	4.224	4.422
1892	4.437	5.151
1893	3.332	4.133
1894	3.285	4.460
1895	3.660	4.033
1896	3.898	4.423
1897	3.822	5.260

Les trois années 1891-1893 appartiennent à la période du tarif de 1890 de Mac-Kinley. Les quatre années suivantes sont régies : la première encore par le tarif Mac-Kinley, les trois autres par le tarif Wilson, supprimé le 24 juillet 1897.

Le commerce extérieur de l'Uruguay. — Voici les chiffres du commerce extérieur de l'Uruguay depuis l'année 1889 (en pesos or) :

	Importations.	Exportations.	Total.
1889	36 823.863	25.954.107	62.777.970
1890	32.364.627	29.985.519	61.450.146
1891	18.978.420	26.998.270	45.976.690
1892	18.404.296	25.951.819	44.356.115
1893	19.671.610	27.681.373	47.353.013
1894	23.800.396	33.479.511	57.279.880
1895	25.386.106	32.543.643	57.929.750
1896	25.530.184	30.483.083	55.933.267
1897	19.412.216	29.319.573	48.731.789

Le *Montevideo Times* commente comme suit les résultats de 1897 :

« Par rapport à 1896, les importations ont diminué de 6,117,968 pesos or et les exportations de 1,083,510 pesos; le commerce total, de 7,021,478 pesos.

» Il y a donc eu une diminution sérieuse et générale; il n'est pas difficile de l'attribuer aux effets directs des troubles politiques et de la guerre civile qui a désolé la République. Les variations des exportations n'ont pas été fort importantes, mais celles des importations nous montrent jusqu'à quel point le commerce du pays a été affecté. Ce n'est pas surprenant si l'on considère que, pendant les sept mois de guerre civile, tout mouvement commercial entre la capitale et l'intérieur a été presque arrêté. Nous nous retrouvons maintenant dans la situation où nous étions en 1893 et en 1894, quand nous sortions de la grande crise financière, et les chiffres actuels montrent que le mouvement économique du pays n'a fait aucune avance en dix ans. Si la situation politique nous épargne de nouvelles agitations, on peut espérer que l'année 1898 nous donnera d'autres résultats. »

III. — Généralités.

La production de la laine dans le monde. — Au début de ce siècle la production annuelle était d'environ 200,000 tonnes.

Actuellement elle dépasse 1,000,000 tonnes. L'Europe seule ne suffit pas à ses propres besoins. En 1889, elle a produit 430,000 tonnes de laine et en a consommé 850,000 tonnes.

Les principaux pays exportateurs sont l'Australie, la Plata et la Colonie du Cap.

Dans ces trois pays, la production va sans cesse en croissant — ainsi, tandis que les importations d'Australie étaient de 80,000 balles en 1869, elles se sont élevées à 1,800,000 balles en 1892.

A la Plata le nombre de moutons en 1850 atteignait à peine 2 millions, en 1874 il s'élevait à 57,500,000 et en 1885 à 100 millions. Enfin au Cap de Bonne-Espérance, on comptait 17 millions de moutons en 1893, et aux États-Unis, 49 millions en 1892.

Voici comment se répartissent les moutons dans les pays d'Europe :

Russie.....	47.500.000 moutons.
Angleterre.....	27.450.000 »
France.....	23.800.000 »
Allemagne.....	19.000.000 »
Espagne.....	16.900.000 »
Autriche.....	13.000.000 »
Italie.....	8.000.000 »
États danubiens.....	8.000.000 »
Scandinavie.....	4.800.000 »
Turquie.....	4.000.000 »
Portugal.....	3.000.000 »
Grèce.....	2.200.000 »

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.



*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

Dix-Neuvième Année.



Tome Trentième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Grandes Conférences de Lille :	
Dr BEUGNY D'HAGERUE. — En zigzag, par monts et par vaux...	193
Dr CARTON. — Le Bédouin (<i>avec Phototypies</i>)...	211
II. Géographie historique et ethnographique :	
Auguste DESCAMPS. — Une ville grecque en France (<i>suite</i>) (<i>avec Phototypies</i>)...	228
III. Les Excursions de la Société de Géographie de Lille en 1898 :	
Dr Albert VERMERSCH. — Bergues et dessèchements des marais du Nord...	235
IV. Fidèle DIDRY. — Les Rues de Rouen. — Les bords de la Seine...	242
V. Musée commercial et colonial de Lille	246
VI. Éphémérides de l'année 1897.....	249
VII. Faits et Nouvelles géographiques :	
I. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.	
Europe.....	249
Asie	252
Amérique	254
II. — Généralités	255

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs; Prix du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

La Société n'est pas responsable des opinions émises par les
Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

*Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour
les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires
peuvent disposer.*

*Les lettres concernant la partie financière doivent être
adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint,
44, rue Grande-Chaussée, à Lille.*

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

EN ZIGZAG, PAR MONTS ET PAR VAUX

Le St-Gothard, — Les Lacs Italiens, — Miramar, — Abbazia,
Le Kartz, — Agram, — Salzburg
et ses environs, — Innsbrück, — Le val d'Ampezzo.

Conférence faite le 13 Janvier 1898,

Par M. DE BEUGNY D'HAGERUE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Il y a trois ans la Faculté nous envoyait aux eaux de Baden en Argovie, près de Zurich, mais le Docteur ajoutait : vous serez là dans un ravissant pays ; après le traitement, faites promener un peu Mademoiselle à travers les montagnes, cela lui fera le plus grand bien.

Vous comprenez que cette seconde partie de l'ordonnance nous souriait trop pour être négligée ; et, pendant la cure, nous avons longuement discuté l'itinéraire à suivre, nous connaissions déjà le nord de la Suisse, et trois choses nous attiraient tout d'abord : les Lacs italiens, Miramar, et le Salzkammergut. Cela arrêté, notre itinéraire était tout tracé. C'est celui que nous allons suivre ensemble.

Nous partons donc de Zurich, nous allons coucher à Lucerne. Le lendemain matin nous nous embarquons pour traverser dans toute sa longueur l'admirable lac des Quatre-Cantons, le plus beau de tous les lacs suisses et, à Fluelen, nous prenons le train de Milan.

Nous nous engageons dans la vallée de la Reuss, gorge étroite, sévère, aux roches noirâtres, presque à pic de toute part, tantôt découpant sur le ciel leur sombre silhouette, tantôt couronnée de noirs sapins.

Nous arrivons bientôt aux Tunnels circulaires, qui sont et resteront longtemps encore le plus hardi et le plus colossal travail d'art en fait de chemin de fer de montagnes. J'ai déjà eu l'occasion d'en faire une longue description à la Société de Géographie de Lille. Je ne vous en dirai donc rien, me contentant d'admirer au passage le véritable travail d'acrobatie auquel se livre la voie ; entrant dans la montagne pour en ressortir trente-cinq mètres plus haut, courant en corniche, franchissant le torrent, sautant par-dessus les précipices, pour rentrer en terre, puis revenant sur ses pas, bondissant encore au-dessus du goufre, rentrant en terre une troisième fois et enfin prenant sa course pour atteindre le pied du Gothard, après avoir franchi une différence d'altitude de 276 mètres sur une étendue d'un kilomètre à peine.

Après un déjeuner pris à la hâte au buffet de Göschenen, nous entrons dans le tunnel du St-Gothard qui a 15 kilom. de long (exactement 14.912 mètres) nous mettons 24 minutes à le franchir, enfin nous revoyons le jour avec un soupir de satisfaction, et le train s'arrête à Airolo où nous entrons dans la vallée du Tessin. Dès les premiers coups d'œil jetés autour de nous, nous sommes frappés de la différence entre cette vallée et celle de la Reuss que nous venons de quitter. Au sombre feuillage des sapins ont succédé des pentes herbeuses aux teintes claires, les rochers qui émergent tout autour de nous se dressent encore terribles et menaçants, mais leur teinte gris clair se dore aux rayons du soleil. On sent que l'on approche de l'Italie. Aux sons rauques et gutturaux de l'allemand que nous entendions de l'autre côté du tunnel ont succédé les sons doux et harmonieux de l'italien. La vallée s'ouvre plus large, plus ensoleillée. Le spectacle continue cependant à être grandiose, un des plus grandioses et des plus sublimes quise puisse voir ; de toute part s'ouvrent des vallées profondes, encadrées de roches vertigineuses qui se dressent jusqu'au ciel et se perdent dans les nuages. Nous descendons toujours la vallée du Tessin rétrécie un moment à Giornico et à Dazio Grande, où des accidents de terrain semblables à ceux de Wassen ont exigé quatre nouveaux tunnels circulaires. Puis la vallée s'élargit de nouveau ; à Biasca nous commençons à voir des vignes et des figuiers, les sommets sont moins élevés, les croupes s'arrondissent. Nous passons à Bellinzona dont le vieux château fortifié a longtemps gardé cette route des Alpes. Deux heures plus tard nous sommes à Lugano dont nous n'apercevons que quelques toits, mais où nous allons revenir tout à l'heure. La ligne continue à descendre, traverse le lac de Lugano sur un beau pont en pierre de 800 mètres de

longueur et bientôt nous arrivons à Côme, puis enfin à Milan. (*Projections.*)

Nous ne nous arrêterons pas à Milan, c'est une ville trop connue et en dehors de notre plan de voyage. Nous nous dirigerons de suite sur Arona, au sud-ouest du lac Majeur. En descendant du train nous montons sur le bateau à vapeur qui nous attend pour partir. Il est dix heures, le temps est magnifique, les eaux gris perle du Lac s'étendent devant nous à perte de vue, encadrées par les derniers contreforts des Alpes qui s'étagent les uns sur les autres, dans un formidable amoncellement de verdure dominées au loin par les cimes du Simplon et du Mont-Rose.

Nous passons devant la statue colossale de saint Charles Borromée : sur les deux rives nous voyons de nombreux villages, des bourgades, des villas, des châteaux, l'un entre autres appartenant à la Reine d'Angleterre. Puis voilà devant nous les îles Borromée qui semblent des émeraudes enchâssées dans l'argent du lac et à midi nous débarquons à Isola Bella pour y déjeuner. L'hôtel est tout contre le ponton d'embarquement. Je ne vous en dirai rien, nous n'y sommes pas entrés. Mais quelle ravissante salle à manger ! c'est une terrasse au bord du lac, ombragée de grands arbres dont le feuillage touffu nous garantit des rayons d'un soleil torride, et comme décor, à nos pieds, le lac sillonné de barques de pêche dont les deux jolies voiles blanches semblent des ailes d'oiseau et devant nous toute la côte, depuis Belgirate jusqu'à Pallanza, et entre deux la branche ouest du lac, d'où part la belle et riante vallée qui mène à Domo d'Ossola et de là au Simplon.

L'île tout entière à part l'hôtel et quelques maisons de pêcheurs appartient au comte Borromée. Aussitôt notre déjeuner fini, nous allons sonner à la porte du palais. Nous sommes introduits aussitôt et on nous fait visiter les appartements de réception, ils sont vraiment beaux ; mais ils ont le tort de ressembler un peu trop à tous les appartements de réception des demeures princières que l'on peut visiter en voyage. Mais voici qu'on nous conduit vers les jardins. Ces merveilleux jardins sont tracés dans le plus pur style italien : successions de terrasses reliées entre elles par des escaliers, avec balustrades, colonnades, portiques, statues en marbre blanc et la blancheur de ces marbres fait paraître plus éclatants les verts feuillages et les amoncellements de fleurs aux vives couleurs qui s'élancent de tous les coins de ce féerique jardin. Presque toutes ces

plantes si belles, si capricieuses, si élégantes ont été importées des régions chaudes. On nous fait remarquer entre autres un camphrier, un arbre grand comme un de nos ormeaux, qui a été transplanté de l'Inde. Le jardinier nous en détache quelques feuilles, en les froissant dans les doigts ils y laissent une forte odeur de camphre. Nous continuons à monter, d'escaliers en escaliers, de portiques en portiques, et nous arrivons enfin à la terrasse supérieure d'où la vue est magnifique : tout autour de nous un entassement de verdure et de fleurs qui semblent voguer au milieu du lac, celui-ci s'étend en trois directions à perte de vue encadré par les amoncellements de crêtes boisées des derniers contreforts des Alpes.

Dans le bas, des galeries couvertes à fleur d'eau, permettent de se promener en tout temps et d'y trouver toujours, soit la chaleur, soit la fraîcheur.

Mais voilà là-bas, devant Streza, la noire fumée du vapeur, nous n'avons que le temps de redescendre à l'appontement pour reprendre notre route. Nous côtoyons l'isola Madre, et l'isola dei Pescatori, puis nous faisons escale à Pallanza et à Intra, entre ces deux villes nous voyou un moment très nettement le blanc sommet du Mont-Rose. Nous sommes maintenant dans le bras nord du lac que nous remontons jusqu'à Luino, où nous attend le train qui doit nous mener à Ponte-Trésa, au lac de Lugano. Le parcours n'est pas long, une heure à peine, mais combien ravissant ! Au fond d'une gorge profonde, roule un petit torrent avec accompagnement de cascades, de défilés sauvages, de roches menaçantes ; mais tout cela minuscule, et dans un fouillis de végétation luxuriante ; on croirait un décor d'opéra comique fait exprès pour charmer les voyageurs.

A Ponte-Trésa nous trouvons le bateau du lac de Lugano. Ce lac très bizarrement contourné a sa plus grande longueur de l'est à l'ouest, tandis que tous les lacs voisins, s'allongent du nord au sud. Le bateau se dirige donc vers l'est. Le lac est étroit, assez sévère, renfermé entre deux montagnes, puis il s'élargit tout à coup en deux bras, l'un disparaissant vers le nord, découvert et ensoleillé, c'est le joli lac d'Agno ; l'autre bras, celui que nous prenons, va droit au sud ; les montagnes continuent à nous entourer, mais bientôt la nappe liquide s'élargit, nous contournons le cap Morcoté ; puis, faisant un demi-tour complet, nous marchons vers le nord, nous passons sous un grand pont de pierre, celui sur lequel passe la ligne du Saint-Gothard et

contournant le mont San Salvator, nous entrons dans un vaste bassin circulaire au fond duquel est Lugano.

La situation de Lugano est exceptionnelle, la douceur de son climat, la beauté des paysages qui l'entourent en font un séjour d'hiver incomparable. Elle est bâtie sur un coteau. La vieille ville a un cachet italien très prononcé, ruelles étroites, bordées de galeries couvertes, ateliers en plein air ; mais, si l'on monte, on rencontre de tous côtés des hôtels et des villas qui leur donnent un cachet de ville fréquentée par une nombreuse population étrangère.

Nous étions arrivés le soir, à la nuit tombante, mais le lendemain des fenêtres de l'hôtel que nous avons choisi au bord du lac, quel splendide coup d'œil !

Devant nous le lac formant un vaste bassin circulaire ; la ville s'étend en arc de cercle, à droite le faubourg du Paradiso dominé par le San Salvatore, à gauche Castagnola, au pied d'un amphithéâtre de châteaux et de villas émergeant de la verdure, plus loin le Mont-Bré aux sombres feuillages ; et de l'autre côté du bras sud par lequel nous sommes arrivés, les monts Caprino, couverts de taillis dont le frais feuillage agité par le vent font l'effet d'une immense robe de peluche verte et enfin le bras est qui va se perdre entre ces deux montagnes.

Nous voilà bientôt parcourant la ville, puis une voiture nous emmène vers Castagnola et nous fait faire une ravissante excursion sur les hauteurs qui s'étagent au pied du mont Bré. Oh, les charmantes excursions, au San Salvator, sur le lac, sur les revers du Caprino ! La journée fut trop courte, et le lendemain c'est après midi seulement que nous nous décidons à prendre le bateau pour continuer notre voyage. Nous nous enfonçons dans le bras mystérieux qui depuis deux jours s'ouvre devant nous. Ici le paysage change d'aspect, des deux côtés s'élèvent de hautes montagnes couvertes de bois, mais en pente si raide qu'elles semblent ne pouvoir être franchies que par de hardis bûcherons ; de temps en temps le bateau s'arrête pour faire escale à de petits villages qui s'accrochent aux flancs du rocher et semblent ne pouvoir communiquer que par eau avec le reste de la terre ; il paraît cependant qu'il existe une route, mais elle est si bien cachée sous les arbres que jamais nous n'en voyons trace.

A Porlezza le bateau s'arrête, nous avons parcouru le beau lac sur toute sa longueur, et ce sera encore le chemin de fer qui nous mènera jusqu'au lac de Côme. Le pays parcouru est assez insignifiant ; mais voilà que le train s'arrête au haut d'une falaise de 80 mètres de hauteur

et sous nos pieds s'étend le beau lac de Côme ; une petite locomotive spéciale est attelée à nos wagons et nous descendons avec une rapidité vertigineuse la rampe en zig-zag qui en quelques minutes nous conduit à Menaggio : là nous montons à bord du bateau à vapeur qui va nous déposer à Bellagio.

Le lac de Côme, vous le savez, a la forme d'un Y renversé : son bras principal va du nord au sud, puis se divise en deux autres un peu moins grands, l'un qui va au sud-ouest, vers Côme, l'autre au sud-est, vers Lecco.

Entre ses deux bras s'étend une vaste presqu'île à l'extrémité de laquelle est Bellagio. C'est une petite ville de 3.000 habitants à peine et qui ne mériterait certes pas une visite si elle n'était aussi merveilleusement située. Nous nous étions fait conduire au Grand Hôtel, tout à fait à la pointe, établissement splendide, entouré de jardins ravissants presque entièrement plantés d'essences exotiques, toutes en pleine floraison.

Après le dîner, nous descendons au jardin, des bateliers nous offrent une promenade sur le lac. Comment résister ? Nous doublons la pointe, nous entrons dans le lac de Lecco. Où avons-nous été ? Il me serait bien difficile de le dire. Nous nous sommes laissé aller, doucement balancés par la nacelle. Pendant deux heures, les bateliers nous nommaient les villages, nous disaient quel était le grand seigneur qui habitait cette villa, la grande dame qui avait fait construire ce château, et nous écoutions d'une oreille distraite, les yeux perdus dans ces merveilleux paysages par une soirée idéale.

La nuit est venue, nous sommes de retour, nous sommes assis sur un des bancs du jardin, voulant jouir jusqu'au dernier moment de cette admirable nature ; mais voici que sur la montagne qui se dresse, là, devant nous, brille un grand feu. Nous pensons d'abord à l'incendie d'une chaumière et nous plaignons déjà les malheureuses victimes, quand un feu semblable apparaît sur la montagne voisine, puis un troisième, un quatrième. Il y en a de tous les côtés ; ce sont quarante, cinquante feux qui brillent dans la nuit ; nous nous rappelons alors que nous étions le 14 août la veille de l'Assomption, c'était des feux de joie allumés pour annoncer la fête du lendemain.

La matinée du 15, après les offices religieux, visite de la petite ville et, par les jardins de l'hôtel, nous montons à la villa Serbelloni, dont les jardins rappellent ceux d'Isola Bella et l'après-midi nous prenons le bateau de Côme. Le lac nous semble de plus en plus joli, partout de

riants villages, des châteaux, des villas, des palais. A Côme nous voyons la cathédrale, un des plus beaux et des plus riches édifices religieux du nord de l'Italie, et nous revenons par la villa Carlotta et Menaggio.

Le lendemain nous parcourons la pointe nord jusqu'à Colico, et le soir nous étions à Lecco, ayant ainsi visité les trois bras du lac; et le chemin de fer nous emporte vers Brescia et Dezenzano sur le lac de Garde.

Le lac de Garde a une forme plus régulière que les autres, c'est un triangle allongé dont le sommet est au nord. Aussi le voit-on tout entier d'un seul coup d'œil, ce qui le fait paraître plus grand et lui donne un aspect plus imposant. C'est toujours le même cadre de collines verdoyantes devenant plus hautes et plus âpres en montant vers le nord avec les villages, les châteaux, les rochers se mirant dans des eaux d'un bleu intense.

C'est sur les bords du lac de Garde que Goethe avait placé le château des ancêtres de Mignon, et c'est là qu'on aime à se rappeler la jolie romance :

Connais-tu le pays où fleurit l'oranger
Le pays des fruits d'or et des roses vermeilles,
Où la brise est plus douce et l'oiseau plus léger
Où dans toute saison butinent les abeilles ?
Où rayonne et sourit, comme un bienfait de Dieu
Un éternel printemps sous un ciel toujours bleu.

(Projections.)

Il nous faut pourtant nous arracher aux séductions de ces lieux enchanteurs, l'Adriatique nous appelle. Nous prenons donc le chemin de fer et nous arrivons à Venise.

Venise est trop connue pour que j'ose vous en parler, la cathédrale, la place St-Marc, le palais des Doges, le grand Canal, la Rialto ... vous avez vu tout cela cent fois, ne fût-ce qu'en gravure.

Nous prendrons donc de suite le bateau qui tous les jours à minuit part pour Trieste. Trieste est, vous le savez, le seul port commercial de l'Autriche, de tout temps elle a entretenu un grand commerce avec les Échelles du Levant ; mais, depuis l'ouverture du canal de Suez, elle a pris un immense développement, c'est le siège de la puissante Compagnie du Lloyd autrichien dont les flottes parcourent toutes les mers du monde.

Trieste a une très mauvaise réputation au point de vue du climat, glacé en hiver quand souffle la Bora, son orientation au midi, au fond

d'un golfe, au pied d'une grande montagne blanche y rend souvent la chaleur insupportable en été, et c'était cette chaleur que nous devions y trouver. Toute la nuit avait été chaude, sans un souffle de vent, nos cabines étaient des étuves, impossible d'y dormir un seul instant ; aussi, arrivés à l'hôtel vers sept heures du matin, ne pûmes-nous faire autre chose que de nous reposer. Mais aussitôt après le déjeuner, nous demandons une voiture pour nous faire conduire à Miramar.

Vous avez tous conservé le souvenir de l'archiduc Maximilien d'Autriche, marin, artiste, poète, littérateur, qui, entraîné par un beau rêve alla se faire couronner empereur du Mexique. Il avait cru pouvoir apporter, avec l'ordre, le bonheur et la prospérité à sa nouvelle patrie, puis abandonné de tous, il fut arrêté et fusillé avec Miramon, son fidèle et dernier ami. Vous n'avez pas oublié non plus l'infortunée princesse Charlotte qui est venue mourir, privée de raison, à quelques lieues d'ici, au château de Tervueren.

Maximilien avait remarqué à deux lieues à l'ouest de Trieste, une côte abrupte, sauvage, un éboulis de falaise, un amoncellement de rochers à travers lesquels poussait toute une végétation d'arbres et de broussailles dans un inextricable fouillis : il s'en était rendu acquéreur, et, sur une pointe de rocher qui s'avance dans la mer, il avait fait construire le château de Miramar que nous allons visiter.

La voiture suit un chemin qui côtoie la mer ; après avoir traversé quelques villages de pêcheurs, nous nous arrêtons devant un château muni de tourelles, de donjons et de créneaux. C'est un peu le style gothique anglais moderne, c'est Miramar. Nous entrons ; dès le premier pas nous avons le sentiment d'une habitation meublée avec tous les raffinements du luxe moderne mais où tout a été choisi et disposé avec le goût d'un artiste. Le vestibule est décoré de souvenirs de voyages du marin, à droite notre attention est attirée vers une baie immense garnie d'une glace sans tain à travers laquelle on a une vue admirable du golfe, avec la ville de Trieste au fond et au delà la côte d'Istrie qui se perd à l'horizon ; incomparable tableau peint, non pas avec de ternes couleurs, mais avec de la lumière.

On nous montre ensuite la chambre et le cabinet de travail de Maximilien, tels qu'ils étaient à bord de son vaisseau, quand il était Grand Amiral de la marine autrichienne ; puis c'est la chambre de l'empereur dont l'ameublement est d'une splendeur.... tout impériale. Les appartements visités, nous allons voir les jardins. Les mouvements

naturels de ce sol tourmenté ont été respectés, mais en les utilisant pour obtenir les plus gracieux effets de groupements de plantes et de fleurs parmi lesquelles dominent les espèces exotiques. Château et jardins, qui aujourd'hui appartiennent à l'Empereur d'Autriche, sont entretenus avec un soin minutieux.

De retour de Miramar, nous avons utilisé la soirée en visitant Trieste et le lendemain matin nous partions pour Fiume. La mer Adriatique se termine, au nord, comme la mer Rouge, par deux pointes ; l'une forme le golfe de Trieste, l'autre le golfe de Quarnero au fond duquel se trouve Fiume, la presqu'île qui les sépare forme la province d'Istrie.

En quittant Trieste le chemin de fer gravit en suivant le bord de la mer la pente à laquelle la ville est adossée ; puis, à Nabresina, nous entrons dans le Kartz. On désigne sous ce nom un plateau pierreux, aride, dénudé qui domine Trieste et l'Istrie ; c'est là que se forme ce vent furieux qui ravage tout sur son passage, qui trop souvent bouleverse l'Adriatique et que l'on appelle la Bora. L'aspect du pays est navrant, des pierres et toujours des pierres, entre lesquelles poussent quelquefois de maigres broussailles, et le plus souvent sans aucune végétation. A chaque instant nous voyons sur le bord de la voie des abris faits de planches fortement étançonnées, elles sont placées là pour abriter la voie, car la Bora est quelquefois assez forte pour renverser les voitures des trains.

Nous voici à Sanct-Peter ; nous quittons la ligne de Trieste à Vienne pour prendre celle de Fiume. A une heure à peine d'ici se trouvent les célèbres grottes d'Adelsberg, les plus vastes et les plus curieuses de l'Europe, nous nous étions bien promis d'aller les visiter, malheureusement une circonstance indépendante de notre volonté nous a empêchés de réaliser ce projet. Encore trois heures de voyage à travers cet horrible Kartz, avec ses désespérantes roches blanches qui nous brûlent les yeux, puis le train descend par une pente rapide et nous nous arrêtons bientôt au bord de la mer, nous sommes à Fiume.

C'est le Trieste de la Hongrie, c'est un port d'une grande importance pour les Magyars dont il forme l'unique débouché maritime. C'est une assez belle ville, bien bâtie, mais ne renfermant aucun monument digne d'être visité : mais alors, me direz-vous qu'alliez-vous y faire ? Nous y allions. . . pour voir Abbazia.

Je vous disais tout à l'heure que Miramar était dans une situation ravissante, unique, au fond du golfe de Trieste ; mais dans le golfe de Quarnero, à deux lieues de Fiume, au pied du Monte Maggiore, la

côte présentait le même amoncellement de roches éboulées, véritable chaos couvert de forêts et presque inabordable. La Compagnie du chemin de fer du sud de l'Autriche (la Sudbahn), eut l'idée d'acheter une lieue de cette côte, puis elle commença par construire des routes, ensuite un hôtel, un casino, des villas, et c'est ainsi que fut créé Abbazia, la perle de l'Adriatique.

Aussitôt descendus à Fiume, nous prenons à peine le temps de déjeuner et nous montons en voiture. Nous suivons une route délicieuse le long de la mer, tantôt longeant la grève, tantôt à mi-côte, dans des bois, dont les silhouettes se découpent fines et sveltes sur le bleu de la mer, et devant nous toujours le Monte Maggiore enveloppé de son manteau de forêt dans lequel se cache Abbazia. Nous voici à un petit village de pêcheurs avec un petit port minuscule, contenant trois ou quatre barques. Encore quelques pas et nous sommes arrivés. Des deux côtés de jolis cottages entourés de jardins fleuris, la route tourne, monte, descend, nous sommes à mi-côte, les grands arbres que l'on a conservés autant que possible, répandent une agréable fraîcheur ; voici le casino entouré de jardins féeriques, nous allons nous y asseoir un moment pour entendre jouer un excellent orchestre de tziganes. Tout auprès c'est le palais de l'Empereur, le grand hôtel, la salle de spectacle. plus loin encore l'établissement des bains de mer. On a utilisé pour créer une petite anse qui a été agrandie à coups de dynamite, tout autour des villas, des hôtels, des restaurants et tout cela peuplé d'une nombreuse et élégante foule de promeneurs et de promeneuses. Puis la route s'allonge jusqu'à une lieue de là, toujours bordée de jardins et d'élégantes constructions et toujours ombragée de beaux arbres ; de place en place des chemins se détachent et vont, en se tordant à travers les roches, faire l'escalade de la montagne ; ils conduisent à de nouveaux chalets et à de nouvelles villas, les uns habités déjà et autour desquels on voit de jolies têtes de baby's roses, les autres en construction ; et partout de la verdure, partout des fleurs qui se balancent au souffle de la brise ; mais l'heure s'avance et c'est avec un véritable regret que nous nous éloignons de la Perle de l'Adriatique.

Le lendemain matin nous partions pour Agram. Nous avons repris le chemin de fer, il s'agit de gravir la haute montagne de granit blanc que relie le Kartz aux montagnes de Dalmatie. Le train part remorqué par deux fortes locomotives, nous franchissons d'abord une gorge sauvage au fond de laquelle roule un torrent, lorsqu'il y a de l'eau. La voie s'élève en corniche au-dessus du golfe, elle se replie, contourne

un mamelon, revient en arrière, passe sous un tunnel, revient sur elle-même, et nous nous élevons toujours au-dessus de la mer que nous ne cessons d'apercevoir d'un côté, tandis que de l'autre c'est la montagne qui semble nous défier ; et partout la roche blanche comme du marbre, arrondie comme si elle avait été polie par quelque glacier antédiluvien, aride, morne, sans un brin d'herbe. Enfin, après une heure et demie, nous arrivons au sommet, à 600 mètres d'altitude, et là, nous avons une vue splendide : à nos pieds, le golfe de Quarnero tout entier, à droite l'Istrie, au-dessus de laquelle se dresse le Monte Maggiore enveloppé de son manteau de verdure et à ses pieds Abbazia, à gauche la côte de Dalmatie, haute, dentelée, déchiquetée, et au milieu émergeant des eaux bleues, les îles toutes blanches de Cherso et de Voglia et cent autres qui vont se perdre à l'infini de l'horizon, le long de la côte Dalmate.

Le train repart, nous entrons bientôt dans une forêt dont le vert feuillage repose nos yeux fatigués de cette blancheur éblouissante ; puis à Ogulin nous retrouvons la plaine, nous sommes en Croatie. Le paysage change du tout au tout : une plaine immense ; à perte de vue, quelques petites villes, des villages semés çà et là viennent seuls en modifier un peu l'uniformité. Le pays est parfaitement cultivé, partout des paysans et des paysannes occupés à la récolte des foin. Enfin nous arrivons à Agram, en croate Zagrab.

Quand nous préparions notre voyage quelqu'un nous avait dit « Agram ! » Que diable ! irez-vous faire à Agram, en Croatie ? mais ce n'est pas un pays civilisé, vous n'y trouverez pas d'hôtel, à peine y trouverez-vous à manger. Encore un peu on nous aurait dit que les habitants étaient vêtus de peaux de bêtes et se nourrissaient de sauterelles. Or, en sortant de la gare, nous nous trouvons en plein quartier neuf, de tous côtés s'élèvent des constructions qui, sous le rapport des dimensions et sous celui de l'architecture, ne le cèdent en rien aux plus belles maisons des quartiers neufs de Paris ; on nous montre entre autres un hôtel, qui devait être ouvert quelques mois plus tard et qui sera un véritable palais. Pas si sauvages que ça les bons habitants de Zagrab.

Nous pénétrons dans la vieille ville. Les constructions en sont moins prétentieuses, mais elles forment un ensemble qui ferait envie à bien des villes de France. L'hôtel où nous descendons est très bon, chambres vastes, bien aérées et propres, cuisine excellente, bref tout le confort désirable.

Le lendemain nous réservait une agréable surprise. Éveillé de bonne heure, je jette un regard dans la rue et j'aperçois des charrettes de paysans se rendant au marché, je cours appeler tout mon monde, et bientôt nous voilà tous dans la rue et dare dare au marché. Oh ! le charmant coup d'œil ! la Grande-Place était remplie de paysannes vendant leurs denrées ; fruits, légumes, à peu près ce que l'on voit sur nos marchés de France. Mais ce qui nous charme, c'est le costume de toutes ces femmes. Elles sont vêtues uniquement de grosse toile blanche : mais robes, jupons, corsages, tabliers, tout est bordé et orné de broderies rouges très finement faites, de dessins très variés, et toujours élégants et artistiques. Comme coiffure, un carré de toile blanche, rappelant un peu la coiffure napolitaine, mais également brodé de rouge : comme ornements, des boucles d'oreilles, des colliers, des bracelets de corail. Toutes ces toilettes blanches relevées de rouge sont du plus charmant effet. Les hommes portent la culotte courte et large, également en toile, une ceinture rouge ; le gilet ou la veste et quelquefois les deux sont couverts d'ornements formés par de petites rondelles de cuir verni de différentes nuances mais où le rouge domine toujours. Cette population est belle et vigoureuse. Nous nous sommes bien longtemps promenés à travers les rues et les marchés, ne nous lassant pas d'admirer cette foule pittoresque de paysans et de paysannes, à côté desquelles nous faisions triste figure.

Dans l'après-midi une promenade en voiture nous a fait visiter les différents quartiers de la ville, quelques villages des environs et enfin le jardin public d'où l'on a une vue magnifique.

Le lendemain nous allions rejoindre à Steinbruck la ligne de Trieste à Vienne que nous avions quittée à Sanct-Peter. Là nous retrouvons la montagne dont nous avons déjà la nostalgie : à Marbourg, patrie de Tégéthof, nous prenons la vallée de la Mür que nous ne quitterons plus jusqu'à Gratz.

Quelle charmante ville que Gratz ! ravissante position au pied des Alpes, grandes et larges rues, beaux édifices, superbe promenade du Schlessberg, climat idéal, tout s'y réunit pour en faire un séjour délicieux. Aussi nous affirme-t-on que la moitié des retraités de l'armée et des administrations autrichiennes viennent y terminer doucement leur existence.

Projections : Miramar, Trieste. Agram, Gratz.

De Gratz, nous sommes allés à Vienne par le Semmering ; je voudrais vous y conduire, ne fut-ce que pour quelques instants ; mais d'une part

le temps me manque, et d'autre part j'ai déjà eu l'occasion de parler de Vienne à la Société géographique de Lille. Nous nous arrêterons donc à Bruck, pour prendre la ligne qui doit nous conduire à Innsbruck, à travers tout le massif des Alpes autrichiennes.

Nous rentrons donc dans la montagne, nous sommes en plein massif alpin, nous traversons toute la Styrie au caractère en même temps imposant et gracieux. Nous traversons Leoben, Selzthal et nous arrivons à Steinach-Irding. Là, nous changeons de ligne pour traverser le Salzkammergut. Au premier abord l'aspect change peu, nous contournons la masse rocheuse du Grimming, et nous arrivons à Aussee, nous longeons un moment le lac du même nom, puis nous entrons dans le sauvage et profond défilé de Koppenthal. Au sortir de cette gorge, les rochers s'abaissent, la vallée s'élargit et nous sommes à Ober-Traun, au bord du lac d'Hallstadt. Nous sommes dans le Salzkammergut (le lieu de l'administration du sel). Ici nous quittons le chemin de fer ; c'est en bateau, en voiture et le plus souvent à pied qu'il faut visiter cet admirable pays.

Le bateau à vapeur va nous conduire d'abord à Hallstadt. C'est autour de cette ville que le lac prend son caractère le plus imposant, dominé qu'il est de toute part, de hautes montagnes dont les parois à pic plongent dans l'eau d'un vert sombre, tandis qu'elles sont couronnées de noirs sapins. Mais voici Hallstadt, la petite ville nous apparaît, comme une incrustation dans la roche, la rive sur laquelle elle est construite, au pied d'un rempart de roche à pic, est tellement étroite que ses maisons semblent s'accrocher à la paroi comme des nids d'hirondelle.

Hallstadt est bien connue des savants ; des fouilles pratiquées depuis 1841, dans ses environs et particulièrement dans le Salzberg (la montagne de sel), ont mis à jour plus de 3.000 tombes préhistoriques et y ont fait découvrir quantité d'armes, de parures, d'objets divers, aujourd'hui presque tous au Musée de Vienne et qui ont fait donner le nom de période d'Hallstadt à l'époque intermédiaire entre l'âge de bronze et l'âge de fer.

En continuant notre promenade sur le lac, nous arrivons à Steg d'où nous avons une belle vue sur le glacier du Dachstein, et toutes les montagnes qui l'entourent, en arrière de Hallstadt, tandis qu'autour de nous des prairies encadrées de vertes forêts forment un admirable contraste.

De Steg, descendant le cours de la Traun, nous passons à Laufen et

nous arrivons à Ischl. Ville d'eau, avec casino, curhaus et tout ce qui s'en suit, qui chaque année attire la haute gomme de l'Autriche, Ischl possède une résidence impériale et cependant elle ne vaudrait guère la peine de s'y arrêter, si elle n'était située au milieu d'un pays ravissant et le point de départ de charmantes excursions.

L'une des plus intéressantes est l'ascension du Schönberg (la belle montagne). Nous gravissons d'abord des pentes gazonnées, puis nous entrons dans un bois de chênes, mais un bois entrecoupé de clairières, avec rochers, précipices (pas dangereux), ravins, torrents, en un mot tout ce qu'il faut pour charmer les yeux. Arrivés à une certaine hauteur on voit partir des cerfs et des chevreuils presque à chaque détour du sentier. Il n'est même pas rare d'y rencontrer des chamois ou des troupes de 30 et 40 cerfs qui paraissent peu effrayés de la vue de l'homme et ne s'enfuient que quand on les approche de trop près. Et il en est ainsi dans toutes les montagnes du Salzkammergut. C'est qu'en effet toutes ces forêts appartiennent à la Couronne, ce sont les chasses impériales, chasses admirablement gardées. Si vous vous élevez un peu dans la montagne, vous pourrez voir dans certains vallons des abris en planches au-dessous desquels sont des rateliers. En hiver, quand les neiges couvrent les plateaux, les gardes viennent y apporter du foin et des marrons d'Inde, pour nourrir ces jolis animaux.

Nous reprenons le cours de la Traun et bientôt nous arrivons à Ebensee, jolie petite ville sur les bords du lac de Gmunden. La partie sud de ce lac, celle que nous voyons tout d'abord, est encadrée de hautes montagnes, sombres et sévères qui nous rappellent le lac des Quatre-Cantons, puis les montagnes s'abaissent, nous passons devant Traunkirchen. Les eaux bleues du lac sont enchâssées maintenant dans un cadre ravissant de collines s'étageant les unes au-dessus des autres ; les premières sont dominées par des châteaux, des villas et de véritables palais qui se mirent dans le lac ; puis au fond, voilà Gmunden, la vieille ville aux maisons du moyen-âge. La douceur du climat, les bains, la position exceptionnellement jolie de Gmunden y attirent chaque année une foule d'étrangers de distinction, et un grand nombre d'entre eux y ont même leur résidence fixe. C'est ainsi que nous pourrions visiter le palais du duc de Wurtemberg et celui du duc de Cumberland, tous deux meublés de véritables trésors artistiques et historiques ; puis les châteaux de la Grande-Duchesse de Toscane, de la reine de Hanovre, un peu plus loin celui du duc d'Este, autrefois

habité par le comte de Chambord. Et là-bas, sur une petite presqu'île, c'est le vieux château historique d'Orth, c'est là que s'était retiré il y a quelques années l'archiduc Jean d'Autriche. Il y avait pris le nom de Jean Orth, puis un jour il disparut, et l'on apprit bientôt qu'il avait péri dans un naufrage au cap Horn.

Une des excursions que les touristes ne manquent pas de faire, c'est celle de la chute de la Traun à 14 kilomètres au nord de Gmunden, elle est plus belle, plus grandiose et surtout beaucoup moins encadrée que celle de Schaffouse. Un des grands attraits de cette excursion, c'est la descente par le plan incliné. Un canal de dérivation des eaux de la Traun a été creusé à côté de la chute pour les besoins de la navigation ; mais au lieu de procéder, comme on le fait d'ordinaire par une série d'écluses, on a établi un plan incliné de 300 mètres de long, avec 13 mètres de différence de niveau. On monte sur un des bateaux qui transportent le sel, et bientôt on est emporté sur cette pente liquide avec une vitesse vertigineuse. On éprouve une certaine émotion, mais le trajet est si rapide que l'on a à peine le temps de se rendre compte de l'impression qu'on éprouve, et quand le bateau est arrivé dans les eaux tranquilles on regrette que le temps ait été aussi court.

De Gmunden nous pourrions gagner Attnany et prendre la ligne de Vienne qui nous mènerait à Salzbourg. Mais nous ne voulions pas quitter si vite le séduisant Salzkammergut. Nous reprenons donc le bateau, pour remonter le lac et nous nous arrêtons un moment à Traunkirchen.

C'est un joli village situé sur un promontoire qui s'avance au milieu du lac, à l'endroit où se confondent les parties riantes et ensoleillées du nord avec celles si pittoresques et si grandioses du sud. C'est là qu'a lieu chaque année une cérémonie charmante de poésie, le jour de la fête du St-Sacrement. Vers le matin arrivent de toutes les parties du lac une foule de barques, petites et grandes, pavoisées aux mille couleurs et portant les bannières de tous les hameaux des environs. A neuf heures, la procession sort de l'église et descend au rivage. Un grand bateau l'attend, orné de draperies, pavoisé de guirlandes de fleurs ; au milieu se dresse un autel surmonté d'un dais en forme de coupole. Le curé, portant l'ostensoir doré et entouré de son clergé, y prend place ; alors de toute part éclatent des chants et des fanfares qui se mêlent aux éclats de la mousqueterie cent fois répercutés par les échos des montagnes. La gracieuse flottille prend le large. Au milieu

du lac, sur un signal donné, un grand silence se fait, le prêtre, debout sous le dais, élève l'ostensoir et bénit les quatre points de l'horizon. Aussitôt chants et fanfares reprennent, la fusillade éclate de nouveau, la flottille se remet en marche et décrit un grand demi-cercle qui va jusqu'à la rive opposée, puis elle revient en arrière. Plusieurs fois la cérémonie de la bénédiction recommence au milieu de l'enthousiasme des fidèles ; quand enfin la procession est revenue à son point de départ, le clergé monte vers un grand reposoir érigé sur les bords du lac, et, après une dernière bénédiction, la procession rentre dans l'église.

De Traunkirchen, nous redescendons à Ischl et nous nous dirigeons vers St-Wolfgang, point de départ d'une ascension au Schafberg. Un chemin de fer à crémaillère nous y mène en moins d'une heure et du haut de la montagne nous avons une vue qui dépasse de beaucoup et comme beauté et comme étendue celle du Rigi. D'un côté, tous les lacs et toutes les montagnes du Salzkammergut ; de l'autre, les hauteurs de la principauté de Salzbourg dominées par la sombre Unterberg. Au nord les plaines et les lacs de Bavière, et au sud au-dessus du glacier du Dagstein, ceux du Glockner et du Venedigen.

En descendant du Schafberg nous disons un dernier adieu à ce ravissant pays et le chemin de fer nous emporte vers Salzbourg.

Assise sur les bords de la Salzsach, à l'entrée de la vallée du même nom, entre deux hauteurs boisées, le Kapuzinerberg et le Mönchsberg, couronné lui-même du Hohen Salzburg, je ne connais pas en Europe, à l'exception de Prague, de ville aussi heureusement située. C'était la seconde fois que je visitais Salzbourg ; mais combien je l'ai trouvée changée et embellie.

C'était il y a dix ans une petite ville, calme, un peu vieillotte ; aujourd'hui les touristes y arrivent de toute part, les hôtels, les casinos, les villas, l'entourent de tous côtés. Deux ascenseurs, dont l'un électrique, transportent les promeneurs au vieux château et à la ravissante promenade du Mönchsberg.

Je voudrais vous en parler longuement, mais l'heure me presse et il nous faut penser au retour.

Cependant nous ne prendrons pas encore la route directe, une ligne secondaire va nous conduire à Reichenhall et de là à Berchtesgaden. Vous vous êtes peut-être étonnés tout à l'heure que dans le Salzkammergut, dans le pays du sel, je ne vous ai pas invité à visiter une mine. C'est que je voulais vous montrer la plus curieuse de toutes celles de

cette région, celle de Berchtesgaden. Quand vous vous présentez, on vous fait d'abord revêtir un costume tout spécial, chapeau de cuir raide, pantalon et blouse de grosse toile noire, puis un tablier de gros cuir ; seulement au lieu de l'attacher par devant, c'est du côté opposé que vous devez le laisser pendre. Ainsi accoutrés nous entrons dans la mine. On nous fait parcourir de longues galeries montantes, nous arrivons enfin à une des salles d'abattage, où des mineurs font tomber à coup de pic de gros blocs de sel, mais ces blocs ne sont pas composés seulement de sel, ils renferment une foule de substances étrangères, on les précipite dans de vastes lacs artificiels formés par des eaux amenées du dehors et des tuyaux conduisent les eaux saturées de sel aux sauneries.

Une barque nous attend au bord du lac, nous y montons et faisons une promenade qui nous rappelle nos souvenirs classiques de la barque à Caron. Après quelques courses encore dans des chantiers d'abattage et le long de lacs aussi noirs que le Styx nous arrivons à une série de plans inclinés, où nous comprenons enfin l'utilité du tablier de cuir qui nous pend au bas du dos. On nous fait asseoir sur le dit tablier et sur des sapins disposés en pente douce, nous allongeons les jambes, nous tenant aux épaules de celui qui est devant nous, le guide exerce une poussée et nous voilà dévalant sur le.... cuir jusqu'au bas de la pente. Celles d'entre vous, Mesdames, qui ont visité l'Exposition de Bruxelles et qui ont vu le panorama des Alpes, ont une idée très exacte de ce genre de voyage.

Après trois ou quatre dégringolades de ce genre, nous voyons devant nous une lueur blanche, nous marchons dix minutes encore et nous nous retrouvons à notre point de départ.

De Berchtesgaden nous allons voir le König-See, le lac du roi, le lac sans bords, encadré de tous côtés de hautes montagnes à pic, tellement encaissé dans sa prison que jamais le vent ne peut en agiter les eaux.

Enfin nous descendons à Hallein, où nous reprenons le chemin de fer. Nous sommes bientôt à Bishofshofen où nous retrouvons la ligne d'Innsbrück que nous avons quittée à Steinaeh-Irding.

Nous sommes maintenant en Tyrol, de tous les côtés de hautes montagnes, souvent couronnées de neige et de glaciers bornant notre horizon. La voie serpente à travers de belles vallées, franchit les torrents, passe en tunnel les montagnes qui semblent vouloir nous arrêter, nous passons à Zell-am-See, un endroit ravissant, un joli lac sillonné de barques élégantes, mais le train nous emporte, nous

sommes bientôt dans la vallée de l'Inn que nous remontons jusqu'à Innsbrück.

Innsbrück (pont sur l'Inn), ville importante par sa situation, tant au point de vue commercial qu'au point de vue militaire, capitale du Tyrol, a été à plusieurs reprises la résidence des empereurs d'Autriche, qui y ont un très beau palais. Les curiosités et les antiquités n'y sont pas très nombreuses, il en est une cependant que je ne puis oublier et dont je vous montrerai tout à l'heure une vue. C'est le tombeau de Maximilien, dans l'église de la Cour. Les environs sont très intéressants et offrent de très curieuses excursions. Le temps me manque pour vous en parler. Je vous dirai seulement un mot d'un raid de quelques centaines de kilomètres qui rentre bien dans mon programme, puisque je vous ai annoncé un voyage en zig-zag. En partant le matin d'Innsbrück on prend la ligne de Vérone, on franchit le col du Brenner et on redescend jusqu'à Franzenfeste ; là, prenant la voie de Karinthie on va jusqu'à Toblach. C'est une station en plein champ, à vingt minutes d'un petit village ; mais la *Sud-Bahn* a eu la bonne pensée d'y construire un hôtel, d'où des voitures sont toujours prêtes à partir pour la visite du splendide Val d'Ampezzo. C'est une gorge un peu sauvage, très pittoresque, qui va d'abord droit au Monte Cristallo, puis elle en fait le tour pour arriver à Cortina d'Ampezzo.

Tout autour de cette vallée, c'est un entassement de montagnes de dolomie ; la dolomie est un carbonate de magnésie, de couleur gris clair, elle est tendre et cède facilement aux influences climatiques, mais d'une manière très irrégulière, tandis que certaines parties se sont laissé entraîner par les eaux, d'autres plus dures ont résisté. D'où il résulte les effets les plus bizarres et les plus variés, villes en ruines, châteaux fort menaçants ou demi écroulés, bastions, cathédrales. C'est un spectacle des plus étranges, qui varie à chaque instant et qu'on ne peut oublier.

Projections : Le Salzkammergut, Salzbourg, Innsbruck, Val d'Ampezzo.

De Cortina d'Ampezzo nous sommes revenus à Innsbrück par la même voie, et maintenant nous prenons le train pour rentrer en France.

La vallée de l'Inn que nous remontons se rétrécit et devient de plus en plus grandiose et pittoresque. Nous passons au pied de l'immense et imposant Stubai dont nous apercevons les glaciers au-dessus de nos têtes, nous franchissons des précipices, des torrents, la voie passe d'un côté à l'autre de la vallée pour trouver son passage, tantôt elle s'enfonce

dans un tunnel, puis passe en corniche à des hauteurs vertigineuses ; après les passages du Gothard, c'est la ligne la plus imposante que je connaisse. Elle s'enfoncé enfin sous le Vorarlberg qui lui barrait le passage, bientôt nous sommes en Suisse.

Nous longeons le beau lac de Wallenstadt, puis celui du Zurich, si riant et si gracieux, vers la ville qui se dresse riante et coquette dans sa ceinture de villas. Notre voyage en zig-zag est terminé.

Nous avons mis quatre semaines à faire ce voyage, nous étions un peu fatigués par la chaleur, car nous avons eu le rare bonheur d'avoir toujours un temps splendide ; mais l'air pur et vivifiant que nous avons respiré dans les montagnes avait donné à notre sang une nouvelle vigueur, en même temps que les magnifiques spectacles que nous avons contemplés avaient élevé nos âmes.

Devant ces grandes et belles choses de la nature l'âme oublie les petitesse de la vie, en contemplant ces grandes montagnes, ces géants terribles, menaçants, sublimes dans leurs masses immuables ; en parcourant ces lacs enchanteurs, ces riantes et vertes vallées doucement couchées au pied des rocs ardues ou des glaciers formidables, l'homme est obligé de se reconnaître bien faible et bien petit, et du fond de son être il sent s'élever un chant de louange et d'adoration pour l'auteur, le créateur de toutes ces merveilles.

LE BÉDOUIN

SCÈNES DE LA VIE DU NOMADE

*Conférence faite devant la Société de Géographie de Lille,
le Dimanche 17 Avril 1898,*

Par M. le Docteur CARTON,
Médecin-Major du 19^{me} Chasseurs à cheval,
Membre correspondant du Ministère de l'Instruction publique,
de la Société nationale des Antiquaires de France,
de la Société de Géographie de Lille, etc.

MESDAMES, MESSIEURS,

Au cours des conférences que j'ai eu l'honneur de faire précédemment devant la Société de Géographie de Lille, le programme que j'ai

suivi a été de vous décrire successivement chacune des régions de la Tunisie et de vous initier en dernier lieu aux mœurs de ses habitants.

Il y a deux ans, c'est le citadin, l'habitant des villes, et particulièrement celui de Tunis, que je vous ai présenté. Je vais vous parler aujourd'hui de l'habitant de la campagne, du Bédouin.

C'est donc une causerie, aussi amusante que je pourrai la rendre, bien plus qu'une savante conférence, que je voudrais faire simplement aujourd'hui. J'ai été parfois assez aride en vous parlant science pour avoir le droit... et le devoir de chercher à vous amuser simplement. J'éprouve cependant le besoin de me faire pardonner d'avance la futilité voulue, la minutie des détails dans lesquels je vais entrer et je vais dès le début, tâcher d'en faire partager la responsabilité à mes auditeurs, en vous rappelant de nouveau ce que l'un d'eux m'a dit un jour.

Fin diseur — dont les causeries spirituelles vous sont bien connues — après m'avoir fait l'honneur de venir m'entendre, il me prit ainsi à partie : Rien n'est attrayant comme la description de ces régions ensoleillées, prodigieusement fertiles ou d'une extrême aridité ; mais ce que je voudrais connaître aussi, ce sont de ces détails auxquels voyageurs et écrivains dédaignent trop de s'arrêter, c'est la façon dont ces gens-là mangent, dont ils cuisinent, comment ils s'habillent, comment ils dorment, c'est leur vie de tous les jours.....

Une telle phrase n'est point tombée dans l'oreille d'un sourd et je me suis promis de traiter un jour la question devant vous.

Il y aurait des livres entiers à écrire sur les mœurs du nomade et je suis forcé de m'en tenir à quelques traits caractéristiques ou qui m'ont semblé devoir être moins connus.

Le mot Bédouin, habitant de la campagne, n'évoque en rien l'idée de personnages semblables à notre paysan. Ce dernier, d'allures lentes, à la démarche lourde, à l'échine courbée par un dur labeur, peu loquace, attaché profondément au sol natal, à la chaumière, au champ qu'il cultive. L'autre, souple de mouvements, d'aspect souvent imposant, le tronc droit, habitué par ses très nombreux loisirs à diluer sa pensée dans une prose retentissante, condamné à d'incessants déplacements par la nécessité de guider ses troupeaux vers les terrains de parcours, adorant d'ailleurs cette existence vagabonde et sans entraves, en un mot non pas attaché à ses pénates comme notre paysan, mais attachant au contraire celles-ci sur le dos de ses chameaux.

L'un est cultivateur, l'autre pasteur, et cela suffit à expliquer de telles différences.

Il s'en suit que la demeure du Bédouin pour être transportable, est aussi rudimentaire que possible. Murs, portes, fenêtres de nos plus modestes maisonnettes sont représentés chez le nomade, tout simplement par une grande pièce de tissu qui peut se rouler sur le dos d'une bête de somme. C'est, vous le savez, la tente. Une réunion de tentes forme le *douar*, l'équivalent de nos villages.

Par un effet de mimétisme qui poussa longtemps les nomades à dissimuler leur tente aux yeux des pillards, la couleur de celle-ci est d'un brun foncé. Dressée dans un bas-fond, elle se confond, de loin, avec les sombres buissons de lentisques qui l'entourent, et on a peine à la distinguer de loin. Où sont nos riant villages à flanc de coteau signalés par la flèche de leur clocher ?

L'homme le plus âgé et le plus influent du douar prend le nom de *cheikh*. C'est lui qui en a la responsabilité administrative, c'est une sorte de maire.

Le tissu de la tente, rude, grossier, en poil de chèvre ou de chameau, orné de larges rayures blanches ou rouges, est façonné par les femmes. Sa forme est celle d'un rectangle, dont le milieu est surélevé par deux ou trois piquets et les extrémités attachées au sol. En arrière il touche la terre, tandis qu'en avant la tente est toujours largement ouverte. Aussi, lorsqu'il fait froid, doit-on tendre une pièce d'étoffe au devant d'elle pour la fermer. Les plus grandes ont jusque 2 ou 3 mètres de hauteur, mais comme elles sont fort inclinées, on ne peut guère s'y tenir debout qu'en leur milieu. Les plus petites n'atteignent pas 1 m. 60. C'est vous dire qu'on ne s'y tient guère que pour s'y reposer et qu'il est impossible d'y circuler.

La femme arabe n'a donc point, dans une demeure aussi sommaire, à entretenir les pièces à multiple destination, indispensables à nos besoins de confort et que l'Européenne aime tant à aménager et à orner. Cuisine, salon, salle à manger, chambres à coucher et le reste, tout cela se ramène ici à l'unique espace occupé par la tente. Tout au plus, parfois, divise-t-on cette dernière en deux par une tenture pour séparer, la nuit, les époux des autres habitants.

Pour parer à l'insuffisance des locaux, on construit souvent dans le voisinage, une hutte de pierres et de branches que l'on désigne sous le nom de *gourbi*.

Le plus souvent d'ailleurs, les réceptions, les repas et la cuisine se

font hors de la tente et l'Arabe, à moins qu'il ne pleuve ou ne fasse froid, ne se tient dans cette dernière que pour dormir.

Le contenu est aussi primitif que le contenant. Point de meubles, peu d'ustensiles et *à fortiori* aucun de ces naïfs bibelots qui ornent la demeure de nos villageois.

Tous les meubles, chaises, tables ou lits sont remplacés par une simple natte ou un tapis. Les mets y sont posés au milieu des convives assis à l'entour, et auxquels il arrive parfois, dans ces conditions, de mettre littéralement les pieds dans le plat. Les armoires sont représentées par des sacs, de grandes jarres, ou quelques caisses de bois peint en bleu, avec des clous dorés, dans lesquels l'on enferme les bijoux et le linge.... quand il y en a. Quant au matériel de cuisine, il se borne à un ou deux plats en terre.

Les assiettes, les verres, fourchettes et couteaux y sont presque inconnus. C'est un grand luxe d'en avoir, et l'on se contente de cuillers en bois pour tout accessoire de table. La viande est saisie avec les doigts et coupée avec les dents. Un vase de terre ou une espèce de grande gamelle en fer-blanc que l'on se transmet de bouche en bouche renferme l'eau de boisson. Encore se passe-t-on fort bien de la cuiller et se contente-t-on de prendre pour les manger, les grains de couscous dans la paume de la main.

C'est une rareté que de voir sous la tente un ou deux verres et je n'ose insister sur l'état dans lequel ils sont, comme d'ailleurs tous les autres ustensiles de ménage. Il me suffira de vous dire que leur transparence primitive fait toujours place à une opacité due à l'enduit grasseux que l'on laisse s'accumuler à leur surface.

Sous son ciel clément, le Bédouin n'a pas besoin d'ailleurs d'une demeure et d'un mobilier aussi complexes que les nôtres. Encore, lorsqu'il vente ou qu'il fait froid, se trouve-t-il bien misérable dans sa tente enfumée par le bois vert qu'il brûle pour se réchauffer. Mais son indolence l'empêche de se prémunir en vue de la saison froide, vite passée d'ailleurs, et il préfère souffrir plutôt que de s'encombrer, aimant mieux, comme le loup de la fable, sa misère et sa liberté.

La nourriture quotidienne du nomade est le couscous, semoule d'orge que les femmes préparent en grains arrondis en les roulant sous la main. Pour le faire cuire, on le met dans un plat en terre, percé de trous, le *keskes*, et on place le tout sur une marmite renfermant la *merga*, sauce brune formée de graisse de mouton dans laquelle nagent des morceaux de viande et divers légumes, fortement assai-

sonnée d'épices, en particulier de piment rouge. C'est la vapeur de la *merga* qui, passant par les trous du *keskes*, cuit le couscouss. Tant s'en faut d'ailleurs qu'on y mette toujours de la viande. Celle-ci ne s'y voit que les jours de fête. Proprement préparé chez les chefs ou par des Européens, le couscouss est un mets fort agréable.

On y ajoute pour compléter le repas, un peu de galette faite avec de la farine non levée et cuite sur un brasier, dans laquelle on met parfois quelques grains d'anis.

Un autre mets figure dans les festins, c'est le *mechoui*. Un mouton tout entier, saigné, écorché et vidé est embroché par un long piquet et placé au-dessus d'une fosse dans laquelle flambe un feu ardent. Tout en le faisant tourner sur deux fourches, on l'arrose de beurre fondu. Puis deux hommes enlèvent sur leurs épaules l'immense broche et la placent au milieu des convives. Chacun y porte alors la main, car on a coutume de n'employer pour manger le *mechoui*, ni fourchette, ni couteaux, et les doigts arrachent de longues lanières de la croûte dorée et caramélisée, exquise, ou fouillent dans l'abdomen pour en retirer les morceaux de chair.

Je passe sur tous les autres mets que l'on sert sur la table du Bédouin, depuis l'huile à la cassonnade dans laquelle on trempe sa galette, jusqu'aux pâtes feuilletées, au nougat, aux pâtes d'amandes que les femmes excellent à faire.

Certaines viandes sont absolument exclues de l'alimentation. Si, dans certaines contrées, comme l'île de Djerbah, on mange du chien, il est formellement interdit, vous le savez, par la religion, de consommer du porc ou d'un animal quelconque, non saigné au préalable.

L'absence de salle à manger fait qu'il n'y a pas d'endroit bien déterminé pour prendre les repas et que cet emplacement change suivant la fantaisie du maître. On étend la natte sous la tente, à l'ombre ou au pied d'un arbre, et on s'y asseoit. Puis, une femme ou un enfant apporte le grand plat de bois où se trouve le couscouss. C'est d'abord le maître qui mange seul. Quand il est rassasié, le plat passe aux autres hommes, puis aux femmes et aux enfants, puis aux domestiques.

La règle est de se laver avant et après avoir mangé; et, si on a travaillé ou voyagé quelque peu, on se lave également les pieds. Il me souvient d'un vieux colonel tunisien qui m'accompagnait au cours d'une tournée de recrutement et qui ne manquait point, une fois à table, je veux dire sur la natte, de s'y déchausser et de se faire verser

de l'eau sur les pieds. De même, après le repas, on se rince la bouche, et les plus raffinés le font même en se frottant les gencives avec un peu de savon de Marseille !

Le Bédouin boit habituellement de l'eau, quelquefois du lait. Ce n'est en général qu'après le repas qu'il absorbe d'immenses rasades de liquide. Il peut ainsi ingurgiter plus d'un litre d'un seul coup, sans que sa digestion en soit troublée. En été, en guise de boisson, on croque quelques quartiers de pastèque rose, fraîche et très aqueuse, et cette façon de se rafraîchir au cours d'un repas est très agréable.

Le café, qu'on ne boit guère qu'entre les repas, se prépare d'une façon très simple. On prend parties égales de cette graine et de sucre, tous deux en poudre très fine et on fait bouillir le tout, puis on le sert brûlant, et on verse non seulement la liqueur, mais encore la boue noire qui se trouve au fond du récipient, et que les gourmets ne manquent pas d'avaler également. Parfois on l'additionne de quelques gouttes d'eau de rose ou de fleurs d'oranger.

Le Bédouin use du tabac, mais la cigarette qui commence à pénétrer sous la tente, est une innovation. Cette habitude lui venant des Européens, il est, en effet, en retard sur ce dernier de plusieurs années, et, comme il était autrefois de bon ton chez nos pères, il prise encore.

Après manger, dormir est pour l'Arabe l'acte le plus important. C'est à coup sûr le plus absorbant. La nuit, c'est dans la tente qu'il repose; sa couche se compose d'une natte ou d'un tapis de haute laine, tissé par les femmes. Il n'a point, le plus souvent, de linge de nuit, et se couche tout habillé. Ou plutôt son vêtement, le haïck, étant de forme rectangulaire, est transformé en une sorte de couverture dans laquelle il se roule.

Durant le jour, le Bédouin va dormir à l'écart, sous un arbre ou sous un rocher; la chaleur qui règne sous la tente, le bourdonnement des mouches, le fourmillement des parasites y rendent impossible tout repos, tant que le soleil donne sur elle. Pour faire la sieste, il faut d'ailleurs peu de chose, on s'étend sur le sol, et on pose sa tête sur quelque caillou. Cette façon d'agir rappelle et explique la parole de l'Écriture : « et le fils de l'homme n'a pas une pierre où reposer sa tête ». La pierre n'est pas, d'ailleurs elle-même indispensable, et j'ai souvent admiré l'ingéniosité de ceux qui dormaient la tête posée sur leurs deux sandales ou babouches, placées l'une sur l'autre.

Entre les nombreux sommes auxquels ils se livrent dans la journée, les nomades ont coutume d'aller s'asseoir sur quelque point culminant,

d'où ils inspectent le pays, tout en devisant. Réunis par groupes, les uns couchés, les autres accroupis, ils interrompent souvent leur conversation par un nouveau somme sur place.

Le costume de ce peuple est, vous le devinez, aussi simple que sa demeure. Les plus pauvres n'ont que le haïck, couverture rectangulaire, en laine rude, qu'ils enroulent en spirale autour de leurs corps, l'extrémité supérieure passant au-dessus de la tête, l'inférieure sur les genoux.

S'il est des plus primitifs et peu commode, ce vêtement est autrement pittoresque que le nôtre. je n'en veux pour preuve que la prédilection avec laquelle les peintres le reproduisent. Ceux d'entre les nomades qui ont quelque aisance y ajoutent souvent le burnous. Je ne connais rien de disgracieux comme ce capuchon en laine blanche, qu'ils tiennent constamment rabattu sur la tête et qui descend à mi-jambe. Ainsi vêtus, ils ont l'air d'un gigantesque éteignoir, ou d'une cloche dont les pieds formeraient le battant. On peut y ajouter enfin une longue chemise sans manches, la *gandoura*, qui n'est autre que la tunique des anciens. C'est le vêtement d'intérieur, le seul que l'on garde chez soi. Il est frais et commode et convient tellement au climat chaud de l'Afrique, que bien des Européens l'adoptent pour se tenir chez eux pendant l'été.

Les jours de fête, ou lorsqu'il voyage, le Bédouin ajoute encore à ce costume une culotte aux nombreux plis, fermée aux genoux, une espèce de gilet, une veste brodée, des chaussettes et des savates jaunes ou une paire de bottes molles, en cuir rouge, ornées d'éperons énormes comme en portaient nos chevaliers du Moyen-Age. La tête coiffée d'un bonnet en feutre rouge (*chechia*) est entourée d'un turban. Pour se garantir des rayons du soleil, l'Arabe se couvre encore le chef d'un immense chapeau de paille, orné de broderies en cuir et dont les bords dépassent les épaules, qu'il place sur le turban. Enfin, s'il a quelque prétention à l'élégance, il ne manque point de s'armer d'un parapluie en cotonnade, parapluie qui lui sert de..... parasol.

Rien d'étrange comme l'aspect qu'offre, ainsi équipé, un Arabe juché sur sa mule et tenant, par un soleil ardent, son parapluie ouvert.

Malgré sa complexité, ce costume ne comporte point de poche, accessoire qui n'est pas indispensable au nomade pauvre.... puisqu'il n'a rien à y mettre, ni mouchoir, ni argent. Si ses moyens lui permettent de s'offrir un mouchoir, il le choisit de couleur éclatante, et l'attache par un des coins à son burnous, le laissant pendre au devant

de lui. Au besoin il s'en sert comme de poche, et y enferme, dans un nœud, sa tabatière et son argent.

Je n'ai pas à vous faire l'éloge du costume de la Bédouine. Vous savez combien nos artistes aiment à le placer au premier plan des paysages bibliques, dont il est l'un des principaux charmes. Cette supériorité, en esthétique, sinon en commodité du vêtement du Bédouin sur le nôtre, tient surtout à ce que le tissu y est adapté à la forme du corps à l'aide du drapé, au lieu de l'être par la coupe, comme chez nous. D'un côté c'est par les plis, de l'autre c'est par la suppression de ceux-ci qu'on l'applique, et je n'ai pas à vous apprendre, Mesdames, quels gracieux effets on obtient de l'agencement d'une étoffe en plis nombreux et amples.

Comme le haïck, le costume de la femme est une pièce d'étoffe rectangulaire, non plus blanche, mais bleue, et en général beaucoup plus légère. Pliez-la en deux, appliquez-en une moitié par devant, l'autre sur le dos, et reliez les bords de ces deux parties au-dessus de chaque épaule et tout le long du corps par de grandes agrafes d'argent, serrez-les à la taille par une ceinture et vous aurez le vêtement de la Bédouine. Et ce n'est pas seulement le costume dont Rebecca, Judith et la Vierge s'habillaient, c'est celui que portaient Grecques et Romaines, comme nous le disent tous les chefs-d'œuvre de la sculpture antique qui nous sont parvenus.

Il faut, pour compléter cette description, ajouter que très souvent les agrafes latérales réunissent insuffisamment sur le côté, les bords du vêtement, qui s'entr'ouvrent au moindre vent et laissent voir un modelé que la pudeur la plus élémentaire voudrait, chez nous, cacher avec soin.

La coiffure est assez compliquée, et je suis trop peu expert en cette matière pour vous la décrire en détail. Ce sont des tresses dans lesquelles la Bédouine aime à placer quelques bouts de drap et de rubans, maintenues par un épais turban. Sur le tout, les femmes placent une pièce d'étoffe rectangulaire qui recouvre la tête et descend, en arrière, jusqu'à la taille; sa destination est de les préserver du soleil et surtout de leur permettre, comme le veulent les convenances, de se cacher le visage lorsqu'elles rencontrent un étranger. Je dois dire que la Bédouine se sert d'ailleurs très peu de son voile dans ce but et c'est une erreur de croire qu'il est rare d'avoir la fortune d'apercevoir sa figure; celles-là seules se cachent qui, toutes jeunes, sont



NOMADES OUGHAMMAS

heureuses de jouer à la « Madame », ou qui, vieilles, ont de bonnes raisons pour ne point montrer leurs traits affreusement ridés.

On a beau être Bédouine, on n'en est pas moins femme, et la plus pauvre des nomades ne manque ni d'une certaine coquetterie, ni de bijoux. Seule, la façon dont on comprend les choses diffère suivant les contrées, et ce qui passe en Berbérie pour un raffinement de toilette ne serait pas accepté comme tel par la Française. Il en est ainsi de la coutume de s'oindre abondamment les cheveux d'huile d'olive, ou de se mettre, les jours de fête, des *khal-khal*, lourds anneaux d'argent, aux pieds. D'habitude, la Bédouine a pour seuls ornements des bracelets de corne noire et de grandes boucles d'oreilles d'argent, en forme d'anneau, sans oublier l'inévitable petit miroir rond, de trois ou quatre sous, suspendu devant la poitrine, et dans lequel elle ne manque pas de se regarder fréquemment.

Le tatouage est un ornement à bon marché qui ne demande pas d'entretien, et l'on pense bien que de tels avantages ont dû séduire le Bédouin, qui en use largement. Il n'est ni homme ni femme dont le poignet et la jambe ne soient ornés de lignes géométriques, et dont le visage ne porte quelques petits points ou une croix bleuâtre, coutume étrange, mais qui s'allie bien avec les grands yeux noirs et l'apparence un peu sauvage de l'individu.

Si, dans son ensemble, l'aspect du nomade et de sa femme ne manque pas de charme, l'odeur d'huile qui s'exhale des cheveux, la malpropreté des vêtements et celle de la peau enlèvent malheureusement bien vite toute illusion quand on s'en approche. Je m'empresse d'ajouter qu'il y a d'ailleurs de nombreuses exceptions, et que s'il est beaucoup de musulmans qui se contentent de la lettre du Coran en se lavant à l'eau claire, il en est qui emploient aussi le savon.

Parmi les actes auxquels quotidiennement le Bédouin se livre volontiers, je dois citer la prière.

Le Bédouin est en effet très religieux, mais dans une civilisation aussi ancienne et aussi en décadence que l'est la sienne, cette religion est toute de forme et se traduit surtout par des actes dont le plus important est la prière. Cinq fois par jour, le musulman interrompt ses occupations et se tourne vers la ville sainte, la Mecque, puis il se prosterne et frappe à plusieurs reprises le sol de son front en prononçant les paroles consacrées.

Il n'a pas ce faux point d'honneur, le respect humain, cette servitude excessive des convenances qui caractérisent notre société. Aussi,

partout, dans les champs, le long des chemins, peut-on voir, à l'heure de la prière, quelque Arabe prosterné. Rien de pittoresque, par un coucher de soleil, alors que les feux s'allument dans les douars, que les troupeaux rentrent en mugissant, que le chant des jeunes pâtres fait résonner l'écho des vallées, rien d'imposant comme la vue d'un beau vieillard, à la barbe blanche, qui, ayant déposé ses sandales, monte sur quelque pierre, sur un rocher culminant et là, dominant la plaine, la face vers l'Est profile sur le ciel empourpré sa blanche silhouette ou s'affaisse dans un flot de vêtements.

Le catholique le plus fervent n'oserait en faire autant chez nous. Je n'en veux pour preuve que l'étonnement qu'a causé à Paris certain député qui a voulu se livrer en pleine rue, aux pratiques de la religion musulmané. Pour ma part, et au seul point de vue artistique, je suis loin de regretter que l'Arabe ait continué d'agir ainsi.

Malgré tout son amour pour l'oisiveté, il faut bien que le Bédouin travaille pour se procurer sa nourriture journalière. Encore se borne-t-il à réduire sa besogne au strict nécessaire, en laissant la majeure partie du travail quotidien aux femmes et aux enfants.

Voyez plutôt comment il laboure. Au lieu de notre charrue au soc puissant, il prend une forte branche d'arbre, fixe à son extrémité inférieure un morceau de fer, que l'on a souvent comparé à un clou et y attelle son cheval ou son âne. On devine que la quantité de terre qu'il remue ainsi n'est pas considérable, et qu'il puisse, comme on l'a écrit, à défaut d'âne, atteler sa femme à la charrue.

S'il rencontre, en son champ, quelque buisson, il se garde bien de l'arracher et le contourne respectueusement. Le blé, l'orge semés, il se repose, laisse à Dieu le soin de les faire croître, et serait bien étonné si on lui demandait pourquoi il n'enlève ni les pierres, ni les mauvaises herbes.

Au moment de la moisson, il faut bien se lever encore une fois pour faire la récolte. Mais l'homme n'est pas le domestique de ses animaux, et il n'a pas à faire provision, pour ceux-ci, de paille, de litière ou de fourrage.

Point donc de ces énormes meules que nos paysans édifient à grand renfort de bras. On coupe la tige près des épis avec une faucille, et on fait de ceux-ci de gros bouquets; le champ apparaît alors tout hérissé des chaumes laissés en place, et, au lieu de porter cette paille aux animaux, on conduit ceux-ci dans le champ pour y manger sur pied. Il s'en perd la moitié, mais le *fellah*, qui a réponse à tout, dit que le



FEMMES AU PUIITS

chaume qui se perd sert d'engrais. Raisonnement qui ne manque pas de logique, pour des gens qui cherchent avant tout à travailler le moins possible !

Si, par cette imprévoyance qui les pousse à ne faire aucune récolte de fourrage, les bêtes viennent, dans une année de sécheresse, à mourir de faim, ils s'en consolent en disant : *Mektoub*, c'était écrit, *habb rebbi*, c'est la volonté de Dieu, et si on leur reproche leur imprévoyance, ils répondent : *Rebbi ichouf*, Dieu y pourvoira.

Mais le blé ou l'orge récoltés ce n'est pas tout, il faut encore les battre. Nos braves paysans du Nord sont bien sots de porter les épis dans les granges et d'y lever péniblement le fléau ! On préfère, en pays arabe, laisser le blé dans le champ, sur une aire plane, et l'y faire piétiner par un cheval ou un âne que conduit un enfant.

Vous pensez qu'au moins ils construisent des abris pour mettre en sûreté les céréales obtenues si péniblement. Erreur ! pour élever un grenier il faudrait bâtir ; on a bien plus vite fait de creuser en terre, dans le champ, une espèce de trou en forme de bouteille, un silos que l'on remplit de grains et dont on cache l'ouverture avec de la terre. Cette méthode a d'ailleurs un grand avantage pour le nomade appelé à s'éloigner de sa provision, c'est de la cacher aux voleurs.

Il ne suffit pas seulement de manger, il faut encore s'habiller et vous avez vu que le costume était chez le nomade, aussi élémentaire que possible. Tout en causant, durant les longues réunions des journées d'oisiveté, les Arabes pauvres fabriquent encore divers objets de nécessité : des cordes d'alfa qu'ils tordent en en tenant l'extrémité entre leurs doigts de pied, des chaussures faites d'un morceau de peau de chèvre. Préparer longuement le cuir à la façon de nos corroyeurs serait bien fatigant. On a trouvé mieux que cela en Berbérie. On se contente d'étaler les peaux au soleil, le poil contre terre, sur les chemins et ce sont les passants qui, en marchant dessus, les assouplissent. Cette façon de s'épargner un travail en utilisant le travail des autres sans qu'il en coûte à ceux-ci, n'est-elle pas admirable et ne suffit-elle pas à peindre ce peuple ?

Une seule chose peut en dehors de la nécessité absolue, faire sortir le Bédouin de son indolence naturelle, c'est son amour pour tout ce qui brille.

La chasse est chez eux, comme encore une fois cela avait lieu autrefois chez nous, l'apanage des classes élevées. A côté de l'Arabe pauvre qui, pour gagner quelques sous va, avec un vieux fusil rouillé,

attendre le gibier à l'affût à l'endroit où il a coutume de venir boire, il y a des sports plus nobles : la chasse à courre, avec de superbes lévriers, les *slouguis*, et la chasse au faucon.

Si l'homme s'en tient aux quelques occupations que je viens de vous indiquer, la femme, en revanche, est astreinte à un labeur dur et ininterrompu. En outre de la préparation des repas, c'est elle qui va couper le bois et le porte à dos, faute d'âne, qui confectionne avec un peu d'argile cuite sur un brasier, les vases grossiers nécessaires à sa cuisine, qui tisse de beaux tapis de haute laine et les vêtements de la famille. Il y a, dans chaque tente, un métier fort primitif, derrière lequel la Bédouine passe des heures nombreuses à tisser, tout en bavardant. C'est elle également qui, en portant une outre ou une amphore, s'en va chercher l'eau au puits ou à la fontaine. Et cette besogne est la seule qu'elle aime à faire, car c'est pour elle l'unique occasion de s'éloigner de la tente, d'échapper à la surveillance du mari pour rencontrer les voisines et souvent se rendre à de plus tendres rendez-vous. Les outres qui servent à contenir l'eau sont de simples peaux de bouc, que l'on a liées aux ouvertures formées par le passage du cou et des pattes. On verse à leur intérieur du goudron, pour empêcher la peau de se putréfier, ce qui donne à l'eau une saveur peu agréable.

Vous devinez sans peine quelles peuvent être, dans un tel milieu, l'éducation et les occupations des enfants. Jusqu'au moment où ils seront assez vigoureux pour prendre leur part du travail abhorré, on ne s'en occupe guère. Ils jouent aux alentours de la tente dans un costume souvent des plus primitifs et il n'est pas rare de les voir tout nus, leur peau bronzée reluisant sous les rayons du soleil ardent. Dès qu'ils sont un peu plus grands, on les charge de conduire les troupeaux dans les pâturages. Il n'est point, bien entendu, question d'instruction chez un peuple où celui qui, avec la possession de quelques maximes du Coran, sait lire et écrire passe pour un savant. Lorsque les moissons sont mûres, des bandes de moineaux pillards les envahissent, et c'est aux enfants qu'il appartient de les écarter. Juchés sur une éminence, et armés d'une fronde qu'ils font tourner rapidement, ils lancent des pierres en poussant des cris aigus.

Je ne saurais vous parler de la famille du Bédouin, sans vous entretenir des animaux qu'il emploie, et dont l'aide lui permet de sacrifier à son goût pour le repos. Ils sont bien, en effet, de la famille, allant et venant en toute liberté autour de la tente, dans laquelle il leur arrive

souvent de pénétrer, réunis seulement durant la nuit dans une encointe d'épines sèches placée devant le douar.

Le plus modeste, mais non le moins utile de ces auxiliaires est l'âne, cet âne que vous connaissez, minuscule, au poil touffu, d'une grande docilité. Il pousse, se nourrit et s'accouple auprès de la tente sans qu'on s'en occupe. Malpropre, n'ayant pour étrille que le sable dans lequel il se roule, vivant des chardons qui croissent, nombreux, dans la paille, et de brins de paille tombés de la table des chevaux, il est gai et d'une vivacité qui contraste avec l'indolence de ses maîtres. C'est le compagnon de jeux et le souffre-douleur des enfants, qui s'exercent à l'équitation en s'accrochant à son poil hérissé. Si on ne lui donne point de nourriture, il ne faut pas non plus grand harnachement pour le monter. A-t-on besoin de lui, on le trouve toujours aux abords de la tente, une enjambée suffit, tant il est petit, pour qu'on s'y installe, sans bât, sans selle et même sans bride. Une baguette avec laquelle on le frappe en arrière pour le faire avancer, en avant sur la tête, à droite ou à gauche pour le faire tourner, suffisent. Pour toute reconnaissance, les habitants du douar entretiennent bien souvent, auprès de la queue, une plaie toute vive dans laquelle, pour le faire avancer plus vite, on fouille avec quelque épine.

Auprès de l'âne vit le cheval, mais combien différent, à part quelques exceptions, de l'idée à laquelle nous ont habitués les poètes, du noble coursier du nomade. Maigre, étriqué, le dos couvert de blessures faites par la selle, il est comme l'âne, très sobre. Si on lui donne un peu de paille et d'orge, c'est à cause de sa plus grande valeur. Malgré ce manque de soins, quelle endurance ne possède-t-il pas, capable de faire, à jeun, ses 100 kilomètres.

La mule a plus de valeur encore que le cheval, et sa résistance est aussi plus grande. C'est une bête de luxe, et les chefs la préfèrent à ce dernier à cause de la douceur de son allure. J'ai monté quelques-uns de ces animaux qui faisaient leurs 15 kilomètres à l'heure pendant près d'une demi-journée. La nécessité de posséder des montures aussi résistantes et aussi douces d'allures se fait sentir dans un pays où les chemins se réduisent à des pistes. Les routes, en Orient, sont, en effet, des espèces de rigoles sinueuses, parallèles les unes aux autres, et creusées par le pas des animaux. Si son cheval ou sa mule sont souvent en mauvais état, l'Arabe, toujours amoureux de ce qui brille, possède, pour les jours de fête, une selle ou un bât et une bride en cuir rouge ornés de paillettes d'argent.

Le chameau, qui se contente d'une nourriture aussi maigre que celle de son commensal l'âne, a une telle réputation de sobriété, que j'aurais mauvaise grâce à y insister.

Avec les bœufs, les moutons, quelques poules, un ou deux chats et les chèvres, il complète le personnel subalterne du douar. C'est lui que l'on emploie pour transporter la tente et les objets lourds ; il porte facilement 200 kilos.

Le chien arabe ou *kelb* mérite une mention spéciale. Ce n'est pas qu'il y remplisse, comme chez nous son pareil, de multiples fonctions, mais c'est un excellent et féroce gardien.

Terres et troupeaux constituent la richesse du Bédouin, et lorsqu'on veut évaluer la fortune de quelqu'un, on dit qu'il a tant de moutons, tant de bœufs ou tant de *machias* (mesure agraire).

Le temps me manque pour vous parler des nombreuses et pittoresques fêtes qui viennent interrompre l'existence monotone du nomade. Je vous entretiendrai seulement d'un trait de mœurs qui leur est bien spécial, c'est de la façon dont s'exerce chez eux l'hospitalité.

Lorsqu'un voyageur, chrétien ou musulman, arrive en vue du douar où il veut se reposer, il s'en arrête à quelque distance, pour ne pas surprendre les femmes, — ainsi que le veulent les convenances, — et aussi dans la crainte des chiens, puis se met à hêler. Aussitôt un concert de cris et de hurlements lui répond. Ce sont les chiens qui se précipitent et aboyent furieusement en montrant les crocs. Puis, un Bédouin sort de quelque coin où il dormait, et à grands coups de pierres et de bâtons écarte la bande agressive, pour recevoir « le convive que Dieu lui envoie ». C'est ainsi que s'annonce l'étranger qui demande l'hospitalité. Son arrivée est, en général, considérée comme une bonne fortune. Il apporte un stock de nouvelles et sa conversation amène quelque distraction dans la vie des habitants du douar. On le conduit alors à l'endroit où on veut le recevoir. C'est rarement la tente, mais plutôt quelque point abrité par un arbre ou un rocher. On y place une natte sur laquelle il est invité à s'étendre.

Le premier soin de l'étranger, s'il est musulman, est de retirer sa chaussure. Je vous ai déjà dit en effet que si chez nous, la politesse veut que l'on se décoiffe en arrivant chez quelqu'un, elle consiste au contraire, en Orient, à se déchausser. N'est-ce pas encore une fois le cas de dire : Vérité en deçà, erreur au delà de la Méditerranée.

On apporte ensuite quelque aliment, lait, miel ou œufs, en attendant

le repas que les femmes préparent et qui mettra, pour le grand ennui de l'hôte affamé par un long voyage, de longues heures à être servi.

Peu à peu, les hommes du campement arrivent et font cercle autour du nouveau venu. Puis commence alors une longue conversation qui roule en général sur les pays qu'il a vus. Si c'est un Européen, on examine curieusement ses vêtements, ses armes, les provisions qu'il retire de ses bagages et on lui amène toujours quelques malades à guérir, car tous les Roumis (chrétiens) passent pour être plus ou moins médecins.

Si l'hôte est déjà connu, on remplit alors toutes les formalités qu'exigent les convenances. Ce sont d'abord d'interminables accolades graduées suivant la condition de celui qui en est l'objet. Professe-t-on pour lui un grand respect, on embrasse le bas de son vêtement ou son genou. Une plus grande familiarité est-elle permise, on remonte jusqu'à la main ou à l'épaule, enfin, quand il y a égalité de condition, ce sont les deux visages qui entrent en contact.

Puis on s'informe réciproquement de sa santé et ce n'est pas seulement à ce moment de l'entrevue, c'est durant toute la conversation qu'il est de bon ton de revenir sur ce sujet. Tout en causant, de temps à autre, ou lorsque la conversation languit, l'un des causeurs s'interrompt pour dire à l'autre : comment vas-tu ? Ce n'est pas sans raison, vous le voyez, que l'on emploie chez nous, le mot de salamalec (qui veut dire en arabe : que le salut soit sur toi, c'est une formule de salutation très employée) quand on parle d'un échange exagéré de politesses.

C'est dans les marchés que l'on peut surtout saisir sur le vif, à chaque pas, des scènes de ce genre. Les nomades ont coutume de se réunir chaque semaine, en un point du pays, pour y faire des échanges. De là les noms si fréquents sur les cartes de l'Afrique du Nord : Souk-el-Arba, Souk-el-Khmis, etc., marché du mercredi, du jeudi, etc.

Les marchands doivent donc se déplacer chaque jour et transporter avec eux, d'un marché à l'autre, leur boutique, c'est-à-dire leur tente et leurs marchandises. Dès la veille au soir, à l'endroit indiqué, arrivent mulets et chevaux surmontés de sacs, de piquets, d'objets divers au-dessus desquels se prélassent le marchand. Celui-ci attache sa monture à un piquet, prend son repas et se couche. C'est seulement le lendemain qu'il étalera ses marchandises, la tente lui servant la nuit de demeure, et le jour de boutique.

Dès l'aurore, la foule commence à arriver, nomades à cheval, cheiks et caïds sur leurs mules, vieilles femmes et enfants sur des ânes. Chacun, suivant ses moyens, place sa monture dans un *fondouk* (caravansérail) ou se contente de l'attacher en plein soleil. Puis on circule, on se rencontre, on se reconnaît, on marchande. Rien de pittoresque comme cette foule grouillante, qui s'agite entre les alignements des tentes blanches où le marchand, immobile, accroupi, attend sa clientèle.

Comme vous le voyez, l'aspect de ces nomades ne rappelle en rien celui de nos campagnards, et il faut le reconnaître, si notre paysan a, comparé au Bédouin, d'autres qualités autrement solides, de patience et de courage, il perd à la comparaison quand on n'envisage que son aspect extérieur. Si l'un a les mouvements lourds, la parole lente, la taille incurvée par le labeur quotidien, l'autre possède un port majestueux, le geste ample, la parole abondante et imagée.

Mais de tels dehors cachent une paresse et une indolence dont je vous ai fourni nombre de preuves. Cédant avec la plus grande facilité à sa première impulsion, il éprouve un penchant irrésistible pour tout ce qui brille et, pour posséder l'objet de ses convoitises, il est trop souvent amené à user du mensonge. Très susceptible d'ailleurs d'être entraîné par un acte généreux, dominé par une parole séduisante, il est capable de désintéressements chevaleresques et, dans l'enthousiasme du moment, se laisse aller aux promesses les plus généreuses, sauf à ne point les tenir s'il attend la réflexion.

Cette versatilité, cette inconséquence, en font aussi la proie des usuriers. S'il désire acheter une arme, un bijou, il ne saura résister aux pièces de cinq francs que ceux-ci font tinter sous ses yeux et engagera pour les posséder, terres et troupeaux.

On s'est souvent demandé, et la question a été diversement résolue, si, avec sa vie libre, le peu de travail auquel il se livre et, somme toute, le nombre restreint de ses besoins, le Bédouin n'était pas plus heureux que notre campagnard.

Il produit, en effet, tout ce qui lui est nécessaire ; l'existence au grand air et sans fatigue qu'il mène, et aussi une très forte sélection faite sur les enfants en bas-âge (tous ceux qui ne sont pas vigoureux mourant faute de soins), font qu'il a peu de maladies, ou bien celles-ci comptent parmi les affections pour lesquelles il existe des médicaments très efficaces, comme la quinine, le mercure, ou qu'avec plus de propreté il éviterait facilement.



Une source dans le désert

AÏN MEZESSAR

Avec un peu plus de prévoyance, en se constituant une réserve pour les années de sécheresse, en prenant plus de souci de sa propreté corporelle, l'Arabe arriverait à satisfaire facilement à tous ses besoins et à se trouver à l'abri de beaucoup de maux. Il s'agit de savoir si le bonheur consiste à restreindre ceux-là de façon à les pouvoir satisfaire tous, ou à s'en créer le plus grand nombre possible pour accroître les jouissances ; c'est une question qui de tous temps a partagé les philosophes, et je n'ai pas la prétention de la résoudre.

Ce qui nous intéresse seulement ici, c'est que le Bédouin, tel qu'il est, constitue un médiocre client pour nos commerçants, et on peut se demander si un jour viendra où, acceptant tout ou partie de nos mœurs et de nos besoins, il offrira un plus vaste champ à nos importations.

Cela nous amène encore à une question depuis longtemps discutée. L'Africain du Nord acceptera-t-il un jour notre civilisation, est-il assimilable ? Je sais bien qu'une expérience faite depuis de longues années en Algérie incite à le considérer comme à peu près réfractaire à notre civilisation. Mais il se peut que l'expérience ne soit pas concluante. Quelques faits observés en Tunisie montrent que, dans cette contrée du moins, et avec une autre méthode que celle employée ailleurs jusqu'ici, on obtiendra peut-être de meilleurs résultats.

C'est ainsi que, depuis quelque temps, les *fellahs* (cultivateurs) ne se refusent plus obstinément à employer nos méthodes de culture, et quelques-uns commencent à se servir de notre charrue et de nos engrais. Un certain nombre de tribus, que l'insécurité du pays avait depuis de longs siècles rendues nomades, se sont aussi fixées auprès de terres qu'elles cultivent. Il n'est pas jusqu'à nos habitations que de riches propriétaires ne copient, plus ou moins adroitement, et j'ai été bien étonné lors de mon dernier voyage en Tunisie, d'y voir des maisons à toit rouge occupées par des indigènes là où il n'y avait autrefois que des tentes.

Il ne faut donc pas désespérer de transformer en partie cette intéressante population. Le découragement en présence de tels symptômes est d'autant moins permis que, seul en ce moment et pendant encore de longues années, l'indigène pourra fournir les bras nécessaires pour aménager notre belle colonie.

N'oublions pas non plus que poursuivre une telle tentative, c'est vouloir rendre Français les cinq millions d'habitants qui peuplent

l'Afrique du Nord. Si, un jour, la France, en demeurant fidèle à la mission qu'elle remplit dans le monde, réussit dans l'œuvre pacifique qu'elle entreprend au delà de la Méditerranée, et rend à la civilisation un peuple qui y a tenu autrefois, on ne saurait l'oublier, une si large place, elle n'aura pas seulement sauvegardé ses intérêts, elle aura en même temps travaillé pour l'humanité.

GÉOGRAPHIE HISTORIQUE & ETHNOGRAPHIQUE

UNE VILLE GRECQUE EN FRANCE ⁽¹⁾

A PROPOS DE LA GUERRE TURCO-GRECQUE

Par M. AUGUSTE DESCAMPS,
Membre de la Société de Géographie de Lille.

(*Suite et fin*) (2).

I. Les Maïnotes. — II. Les principales familles Maïnotes, les Commène, les Bonaparte, etc.

I.

Nous n'avons dit que quelques mots, en passant, sur les Maïnotes. les ancêtres de nos Corgésiens ; si l'on s'est intéressé à notre colonie grecque moderne on nous permettra de revenir aujourd'hui sur l'histoire de ceux qui l'ont fondée ; et nous profiterons de cette occasion

(1) Suite des monographies : *une Ville française en Allemagne, une Ville belge en Allemagne, une Colonie écossaise en France, une Colonie lilloise en Angleterre*. parues dans le Bulletin de la Société de Géographie de Lille.

(2) Voir tome XXIX, 1898, page 347.

pour parler plus longuement des principales familles maïnotes, particulièrement de la principale, de celle des Comnène, et aussi — on ne s'y attend peut-être guère — de celle des Bonaparte.

Le Magne ou pays des Maïnotes occupe la partie méridionale du Péloponèse, ainsi que la chaîne du Taygète, depuis Sparte jusqu'à la mer. Il est borné à l'est par l'Eurotas et à l'ouest par le golfe de Messénie. Sa population est de 20.000 habitants ; elle se compose du mélange des anciens Messéniens, du reste des Spartiates et de quelques familles illustres de Byzance, échappées jadis au sabre ensanglanté des janissaires ottomans. La noblesse d'origine des Maïnotes peut paraître un peu fabuleuse, mais comme c'est une tradition constante dans le Magne, avouée même de tous les Grecs, je ne puis passer sous silence une aussi grande singularité historique.

Les anciens Messéniens que combattirent les fils de Léonidas soulevés par les accents entraînants du poète Tystée, occupaient le Magne actuel.

Quand sonnèrent les dernières heures de l'histoire grecque, c'est-à-dire quand les Turcs eurent subjugué le Péloponèse, les luttes d'antan n'empêchèrent pas le plus grand nombre des Lacédémoniens de se retirer dans les gorges étroites de la Messénie ou du Magne à l'entrée desquelles expirait la rage des Turcs. Aussi les Maïnotes ont-ils conservé le souvenir de Lycurgue, qu'ils appellent Kyr Lycourgo ; leur constitution leur fut donnée selon eux par le célèbre législateur. Jusqu'en 1830, le conseil municipal de Vitilo, capitale de la Messénie ou du Magne, fut composé comme celui de l'ancienne Sparte, de cinquante vieillards ou gérontes (*jerondas*) et s'intitula pompeusement *Sénat de Lacédémone*.

Ces *jerondas* avait à leur tête un *protogeros* qui fut toujours un Comnène jusqu'à l'exode partiel à Corgèse. J'ai retrouvé dans la langue romaine ou grecque moderne dont se servent les Maïnotes de Corgèse, des phrases entièrement doriques. On sait qu'on parlait dorique à Sparte. De plus les Maïnotes assurent — mais ceci est légendaire — que Kyr Lycourgo vint finir ses jours sur les rochers du Taygète et ils vous montrent même son *pyrgos* ou château. On retrouve dans les mœurs et les coutumes des Maïnotes et notamment dans une sorte de catéchisme laïque en vigueur à Vitilo, les traces de leur parenté avec les Spartiates. Vous pourriez lire avec profit sur ce sujet un livre sur le Magne écrit par M. de Comnène en 1820. M. de Comnène de Cargèse avait été

dépêché par Napoléon aux Maïnotes afin de les soulever contre les Turcs. Puis la politique orientale de l'empereur prit une autre direction.

La vaillance des Maïnotes les rend dignes des héros de l'Iliade et ils font venir *Maïna* de *manïa*. fureur, ardeur au combat. Ils sont toujours demeurés indépendants et l'Europe s'adressait à leur patriotisme grec dans ses croisades contre les Turcs. C'est ainsi que les Maïnotes levèrent les premiers l'étendard de l'indépendance grecque en 1821. Ils ont un tel esprit d'indépendance, que ce fut l'un des leurs qui tua Capo d'Istria, le premier président de la république hellénique ; ils se révoltèrent contre le roi Othon et aujourd'hui même ils se soumettent difficilement à la conscription.

Donnons maintenant la parole au spirituel Edmond About, quoiqu'il ait criblé de sel attique les descendants d'Aristophane.

« Les voyageurs pénètrent rarement dans le Magne, car la Laconie a toujours été plus riche en vertus qu'en chefs-d'œuvre, et l'on n'y trouve rien d'antique que les mœurs. Les habitants sont comme autrefois brigands et hospitaliers. Un étranger qui n'est connu de personne est sûr de revenir sans bagage.

» Faites-vous recommander à un Maïnote un peu puissant : vous parcourrez le pays sans qu'il vous en coûte rien. Votre hôte vous adressera à tous ses amis. Vous serez conduit de village en village, embrassé sur la bouche, on tuera un agneau en votre honneur.

» On sait combien les Anglais sont affables pour l'étranger qui leur est présenté, et froids pour celui qui se présente lui-même. Les Maïnotes ont la même qualité et le même défaut un peu exagérés ; ils poussent l'affabilité jusqu'à l'embrassade, et la froideur jusqu'au coup de fusil. Malgré ces petits travers, ils sont plus intéressants que tous leurs compatriotes, parce qu'ils sont plus hommes ».

Voilà le peuple d'où sortirent les futurs fondateurs de Cargèse.

En 1675, un Maïnote, le capitaine Liberaki se rangea sous l'étendard du Croissant et livra aux Turcs Vitilo, la capitale de la Laconie. Aussitôt Comnène s'embarqua sur trois navires avec ceux de ses partisans qui craignaient d'être moissonnés par le tranchant meurtrier du cimeterre ottoman. Il avait avec lui un évêque Parthenius Calcandis, quelques caloyers ou moines de l'ordre de St-Basile et un grand nombre de cultivateurs, en tout 1.200 personnes. Les Maïnotes se dirigèrent vers Gênes et n'allèrent chercher asile ni dans la Grande Grèce ni en Sicile, parce que ces pays étaient justement le théâtre de la guerre



TYPES GRECS DE CARGÈSE

entre la France et l'Espagne. La Grande Grèce était pourtant peuplée d'anciennes Colonies grecques ; il existe encore en effet aujourd'hui dans la terre d'Otrante et du côté de Reggio des villages où l'on parle grec et qui portent des noms grecs. Ils remontent à la guerre de Troie et à Enée.

Ainsi les Maïnotes passèrent devant leurs congénères grecs, sans pouvoir même mouiller chez eux, et arrivèrent à Gênes en novembre 1675. Le sénat de Gênes que le prince de Comnène avait fait pressentir d'avance, avait promis aux Grecs l'accueil le plus généreux et le plus distingué de la part de la République, et il tint parole. Il donna même tout de suite un corps à ses promesses en passant avec le prince de Comnène un contrat solennel le 18 janvier 1676. De ses quatorze articles, voici les clauses principales :

1° La République de Gênes entend que la Colonie grecque qui va s'établir en Corse soit soumise au Souverain Pontife en ce qui touche la religion et qu'elle exerce le rite grec tel qu'il est en usage dans le domaine pontifical et dans les royaumes de Naples et de Sicile.

2° Qu'à la mort de l'évêque actuel, des moines et des prêtres venus avec la Colonie, ceux qui les remplaceront soient nommés par le Pape ou ses délégués.

3° Que suivant les sacrés canons et les conciles, le clergé grec soit soumis à l'évêque latin du diocèse de la Colonie.

4° A leur arrivée à Paomia, les colons devront bâtir des églises et des maisons pour leur habitation.

5° Lorsque la République en aura besoin, les colons devront la servir sur mer comme sur terre en fidèles sujets :

7° La République assigne aux Grecs trois pays, savoir Paomia, Revida et Salogna.

Elle les leur concède pour eux et leurs descendants, à condition toutefois que les portions de terrain qui seront assignées à chaque colon soient par lui transmises en portions égales à ses enfants, sans distinction de garçon ou de fille.

8° L'administration de Gênes s'oblige à fournir les matériaux pour construire les églises et les maisons, ainsi que le blé et le froment pour les semailles.

9° La République de Gênes se charge d'entretenir à ses frais un

ecclésiastique. sachant la langue grecque littérale, pour instruire les enfants de la Colonie et afin d'y conserver la langue et le rite grecs. mais cela s'entend du rite grec catholique.

14° La République s'engage à transporter en Corse, sans frais, la Colonie; mais elle entend être remboursée de toutes les dépenses qu'elle a faites pour les Grecs.

II

Le héros de l'expédition que nous venons de rappeler, c'était Comnène. On trouvait en effet parmi les Mainotes des rejetons des principales maisons qui furent assises sur le trône de Constantinople pendant les onze siècles qu'a duré l'Empire d'Orient: c'est ainsi que les Phocas, les Cantacuzène, les Lascaris, les Paléologue, les Comnène enfin, échappèrent aux fureurs des Turcs et vinrent respirer l'air libre de Sparte. Mais de toutes ces familles illustres les Comnène seuls devaient revivre sous le ciel de la Corse; les Paléologue, eux, se mirent comme on dit, au moment du coup de balai, du côté du manche; ils échangèrent leur diadème de Constantinople contre des queues de pacha; puis ils devinrent finalement de simples citoyens français.

Les Cantacuzène s'établirent en Corse à Paomia premier séjour des Grecs; mais leur dynastie s'est éteinte à Cargèse leur second séjour.

Les Comnène, on l'a vu, vivent encore. D'après la généalogie des Comnène faite en 1789 par M. d'Hénin, ambassadeur de France à Munich, les Comnène descendraient de la famille romaine Flavius à laquelle appartenaient les empereurs Vespasien et Titus. Cette famille prétendait descendre des rois de Troie et d'Albe par Enée et Ascagne. C'est d'un frère de Vespasien que sortait Flavius Maximus, surnommé *Comanus* parce qu'il soumit les Comans l'an 469 de Jésus-Christ. Il transmit ce surnom à ses descendants dont on fit Comaine puis ensuite Comnène.

La famille Comnène de l'an 1057 à l'an 1204 occupa le trône de Constantinople et de 1204 à 1461 celui de Trébizonde, fournissant dans ce long intervalle dix-huit empereurs et dix-neuf rois. On sait généralement qu'elle fut chassée de Constantinople en 1204 par les Croisés qui mirent à sa place une dynastie latine. On ignore davantage que les Comnène se réfugièrent à Trébizonde, où ils prirent le titre prétentieux d'empereur d'Orient, et que David Comnène fut le onzième et dernier



SAINTS GRECS DE CARGÈSE



empereur de Trébizonde. Cette ville ayant été prise en 1462 par Mahomet II, David et sa famille furent passés au fil de l'épée et Nicéphon le fils parvint à échapper à ces sanglantes exécutions et à se réfugier à Maïna en Laconie où ses descendants continuèrent pendant dix générations à faire la guerre aux Turcs, jusqu'à ce qu'enfin la trahison d'un compatriote força un certain Constantin Comnène à se réfugier à Gênes, puis en Corse. On sait que les Comnène devaient conserver dans ce dernier pays tout leur prestige. C'est ainsi que M. de Vergennes le grand ministre des affaires extérieures de Louis XVI avait épousé une Comnène de Cargèse, au moment où il était question, à cause des persécutions des Ottomans à l'égard des Hellènes, de reconstituer l'empire grec de Constantinople et de mettre à la corne d'or un César byzantin. M. de Vergennes, fort en crédit auprès de Louis XVI, recommanda à ses bontés M. Permon, commis aux vivres, qui lui aussi, avait épousé une Comnène de Cargèse, dont il eut la duchesse Junot d'Abrantès. Louis XVI fit de Permon un homme fort important, en lui confiant toute l'entreprise de l'armée d'Amérique. C'est dans la maison de M. et M^{me} de Permon, à Montpellier, que mourut Charles Bonaparte, le père de Napoléon I^{er}, dont la tradition a fait aussi un Comnène de Maïna.

Voici la curieuse tradition qui fait de Bonaparte un Comnène de Maïna et qui explique la fabuleuse épopée napoléonienne par une influence atavique suivant laquelle le sang spartiate aurait animé le plus grand capitaine des temps modernes.

Constantin Comnène aborda de Maïna en Corse, avec plusieurs fils dont l'un s'appelait Calomeros. Ce fils fut envoyé par lui à Florence pour remplir auprès du grand-duc de Toscane Médicis une mission délicate. Constantin Comnène mourut avant le retour de son fils. Le grand duc garda le jeune Grec près de lui, et, renonçant à la Corse, Calomeros s'établit en Toscane. Calomeros traduit en italien signifie *Bella parte* ou *Buona parte*.

Ne raconte-t-on pas quelque chose de semblable des Médicis : de nobles Maïnotes du nom d'*Iatros* que le prince de Comnène avait donnés pour chefs à un de ses navires qui portaient pour Gênes, obligèrent le capitaine à relâcher en Toscane. C'est une tradition constante dans le Magne que les *Médicis* descendent des *Iatros* dont ils ont italianisé le nom puisque *Iatros* signifie *Medicus* en latin.

Un *Iatros* ou *Médicis* se trouvait sur le vaisseau portant le prince de Comnène et j'ai retrouvé son descendant sous le tricornes d'un bon

gendarme par un de ces retours, par un de ces changements inouïs de la fortune dont les contre-coups portent si loin, comme dit Bossuet.

Les Bonaparte seraient des Calomeros, comme les Médicis sont des Iatros. Un Calomeros revint d'Italie, de Toscane, agent d'une Société génoise qui exploitait la Corse, s'établit dans l'île ; ses descendants se perpétuèrent et formèrent la famille Bonaparte. Les Comnène, d'après la duchesse d'Abrantès, en parlant des Bonaparte ne se servaient jamais dans leur idiôme que du nom grec pour les désigner, Calomeros, Calomeri, Calomeriani, suivant qu'ils parlaient au singulier ou au pluriel. Quelques familles grecques, pendant leur exode à Ajaccio, chassées qu'elles étaient de Paomia, prirent l'habitude d'y demeurer. Quand on donna Cargèse pour y former un nouvel établissement, quelques familles grecques restèrent à Ajaccio. De ce nombre furent les Bonaparte et les Comnène. Mais les Comnène gardèrent toujours pied à terre à Cargèse.

Les Comnène étaient liés avec les Bonaparte et le premier Consul conseilla à Junot son aide de camp d'épouser M^{lle} Permon dont la mère était une Comnène de Cargèse.

Napoléon défendit toujours aux courtisans de tirer ces souvenirs de la poussière : « Ma noblesse, disait-il, date de Montenotte et du dix-huit brumaire ».

Quand on dressa, au moment de son mariage avec Marie-Louise, l'arbre généalogique des Bonaparte, l'empereur d'Autriche félicita son gendre d'être de si bonne maison ; mais Napoléon lui répondit qu'il ne tenait qu'à être le Rodolphe de Habsbourg de sa race. On nous permettra d'être moins dédaigneux que Bonaparte et de rattacher l'origine de sa famille à ces humbles Cargésiens dont nous venons de vous entretenir. Si nous trouvons par là un moyen de les rendre plus intéressants pour le lecteur, il ne nous déplaît pas d'avoir insisté sur cette illustre parenté.

Nous croyons d'ailleurs que par eux-mêmes ils méritent d'être étudiés d'une façon approfondie. Rien ne nous semble plus digne d'attention en ethnographie que ces *îlots ethniques*, comme on les appelle, qui sont répandus en plus grand nombre qu'on ne le croit, dans notre patrie si homogène en apparence. Nous y découvrions naguère, vous vous en souvenez peut-être, tout un village écossais : nous venons de vous y faire voir un village entièrement grec et nous avons l'intention dans un prochain article de vous montrer les nombreux villages sarrasins qu'on rencontre de nos jours en France.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1898.

BERGUES ET DESSÈCHEMENTS DES MARAIS DU NORD

Excursion du 12 Juin 1898.

Organisateurs : MM. le Docteur VERMERSCH et DECramer.

Les membres de la Commission des Excursions ont été piqués de la tarentule cette année. Jamais élan ne fut plus spontané, jamais liste de voyages ne fut plus chargée.

A quoi attribuer ce puissant aiguillon ? Si ce n'est à la parole entraînant de nos éminents conférenciers qui, s'inspirant de la maxime de George Sand : « Voyager c'est apprendre, savoir c'est vivre », se plaisent à répéter que la géographie est une nouvelle et belle science dans laquelle on peut joindre l'agréable à l'utile.

Aussi nos collègues de la Commission des Excursions, sans être précisément des Argonautes, contribuent-ils, dans leur modeste rôle, à la vulgariser.

Ce sont, si vous me permettez l'expression, de véritables géographes praticiens, sachant enflammer l'humeur voyageuse des Sociétaires par leurs organisations et en même temps les attirer par leur programme tentateur.

C'est pourquoi, plusieurs membres de la Société de Géographie de Lille, sous la direction de M. Decramer et de votre rapporteur, ont donné leur adhésion pour l'excursion aux dessèchements des marais du Nord.

En compulsant, l'an dernier, les Bulletins de notre Société, fortuitement, j'ai trouvé une étude sur le « Dessèchement des Waeteringues et des Moères dans l'arrondissement de Dunkerque » par M. Quarré-Reybourbon. Notre érudit Secrétaire-Général-adjoint a visité les Moères en 1892, et a recueilli dans son voyage une ample moisson de documents, qu'il a, du reste, communiqués dans une Assemblée générale (1).

(1) J'engage fortement mes lecteurs à lire cette communication dans le Bulletin de 1892, tome II. C'est une étude très complète, tant au point de vue historique que géographique, de cette intéressante contrée avec pièces justificatives à l'appui.

La lecture de cette notice m'a séduit. Telle est la cause de cette incursion dans le pays des Moëres et des Waeteringues.

Au début de ce rapport il est de mon devoir d'adresser de sincères remerciements à M. A. Daudruy, administrateur de la 4^{me} section des Waeteringues, à M. A. Smagghe, conducteur spécial de la 4^{me} section des Waeteringues et à M. E. Zeghers, receveur de ladite section pour leur exquise urbanité. Ces Messieurs ont été pour nous des guides éclairés et leur compétence m'a fourni les éléments nécessaires à la rédaction de ce compte-rendu.

Le Dimanche 12 Juin, à 7 heures du matin, par un beau temps de saint Barnabé qui a coupé l'herbe sous le pied à saint Médard, le train emporte dans les Flandres notre groupe d'excursionnistes.

Vers 8 heures nous arrêtons à Hazebrouck. Cinq minutes d'arrêt à cette gare de bifurcation et nous pénétrons immédiatement dans le pays flamand.

Cassel, coquettement bâtie sur la montagne, apparaît garnie sur ses flancs de ses nombreux moulins à vent.

Le train dépasse Arnèke et laisse entrevoir, à proximité de la gare, le nouvel hospice, sans architecture, qui doit son existence aux largesses d'une personne de ce village.

Après la station d'Esquelbecq, nous ne tardons pas à apercevoir dans le lointain les trois tours de Bergues et son élégant beffroi.

A 8 heures 36 nous débarquons dans la patrie de saint Winoc, première étape de notre voyage, où nous trouvons à la gare M. Zeghers.

Bergues, que l'archiviste de la Société a surnommé la Paisible, s'est dépouillée de son linceul de mélancolie habituelle pour revêtir ce jour ses habits de fête. L'animation est assez grande dans les rues de la ville. Aux fenêtres des habitations flottent des oriflammes aux couleurs chatoyantes et au-dessus de nos têtes des lamelles de verre s'irisant au soleil sont légèrement suspendues à des corbeilles de fleurs et produisent sous la chaude haleine du vent un cliquetis harmonieux.

Un membre de l'excursion ne peut s'empêcher de contenir son admiration et de s'écrier : « Nous sommes joliment bien reçus dans la cité de Bergues ». J'arrête son enthousiasme en lui annonçant que cette calme et petite ville est en liesse aujourd'hui à cause du « raccroc » de la ducasse et de la sortie de la procession.

La Grand'Place avec son beffroi et son hôtel de ville présente un cachet original. Nous y reviendrons. Pressons-nous un peu ; l'exactitude est la politesse des géographes lillois. Ne faisons donc pas attendre M. Claeys, sénateur-maire de Bergues, qui daigne nous recevoir à l'hôtel de ville et nous dire quelques paroles charmantes et instructives.

M. le sénateur-maire nous fait les honneurs de sa maison municipale et avec lui nous parcourons à la hâte le musée et les salles les plus intéressantes, sans oublier de visiter la bibliothèque où dorment les riches collections poudreuses de l'abbaye de Saint-Winoc.

M. le sénateur est plein d'égards pour des excursionnistes qui, pour ce voyage, ont dû se lever de grand matin ; c'est dans une excellente intention qu'il vient tonifier nos estomacs et nous permettre de boire à sa santé et de le remercier de son amicale réception.

Après cette visite nous escaladons le Champ de Mars, le Groenenberg, vivant d'anciens souvenirs, où saint Winoc prêchait les dogmes de la religion chrétienne.

Revenons sur la Grand'Place. Admirens l'architecture hardie et gracieuse du beffroi, dont la vue a inspiré un poète flamand en 1851 :

« Uw Belfort ryst daer nog, als reuzenbeeld des vaderen,
En spreekt ons van den tyd sints lange weggetromd.
De vreemdelingham die taloude Bergen naderen,
Zien zich door hem verwellekomd, etc., etc., etc. »

« Votre beffroi se dresse encore comme un souvenir gigantesque des ancêtres et nous parle des âges qui depuis longtemps ne sont plus ; il sourit aux étrangers qui approchent de l'antique cité de Bergues, etc., etc. »

Une étude substantielle de M. Cantineau a paru sur les principaux monuments de Bergues. Rien n'a échappé à la plume habile de ce philologue qui, non content d'étudier les curiosités de la ville, a passé par le tamis les mœurs locales de ses habitants.

Toute description paraîtrait bien pâle ici ; aussi je prie les Sociétaires de lire dans le Bulletin de Septembre 1894 le rapport de mon collègue sur l'excursion à Bergues, Esquelbecq et Dunkerque.

Le bourdon de l'église jette dans les cieux ses notes graves ; en même temps le gai carillon égrène les airs du pays.

La foule pieuse se presse sur la Grand'Place pour voir la procession. Grâce à l'obligeance d'une aimable dame de la ville, nous assistons du haut d'un balcon au défilé de cette marche religieuse.

L'immense quadrilatère de la place est planté d'espars arborés de bannières multicolores ; de leurs sommets se détache une draperie de réseaux qui l'encadrent. Des morceaux de tuyaux de pipe, enfilés comme des perles et séparés les uns des autres par de petites rondelles de drap rouge, bordent gracieusement les filets et forment ainsi d'originaux lambrequins.

Le coup d'œil est imposant, surtout au moment où, du haut de la loggia de l'hôtel de ville, le prêtre donne à la foule agenouillée la bénédiction du T.-S. Sacrement.

Après cette touchante cérémonie, la procession circule dans les rues de la ville. Les dames de l'excursion ne cessent d'admirer les groupes aux costumes variés, rivalisant de fraîcheur et de richesse.

Nous nous dirigeons ensuite vers la demeure des parents d'un membre de notre Société, où de magnifiques landaus attendent les voyageurs. Après un léger rafraîchissement, agrémenté du traditionnel *Koek-Bocterham* du pays, nous montons en voiture et nous quittons à regret Bergues pour l'excursion des marais, vers 11 heures.

A peine avons-nous dépassé les portes de la ville qu'un nouveau landau vient à notre rencontre et s'ajoute à notre file, ramenant de Dunkerque M. Daudruy et M. Smagghe.

Avec de tels renforts nous pouvons aisément affronter le voyage.

Je ne m'étendrai pas longtemps sur les villages que nous avons traversés et qui contournent les Moères. Rien de particulier à signaler.

Hoymille, Warhem, Les Moères, Ghyvelde où le docteur, un ami de Lille, épie notre passage pour nous serrer la main, se déroulent à nos yeux, propres, coquets, enlacés de verdure.

Après les pluies diluviennes de la semaine, nous sommes tous surpris de ne pas

voir ce pays si bas ravagé par l'inondation et obligés de reconnaître combien sont intelligents les efforts de ceux qui sont placés à la tête de ces administrations.

Cette agréable promenade en voiture nous fait découvrir les richesses agricoles de ce coin si curieux de la Flandre et ouvrir... les appétits.

Bray-Dunes, situé à 1 kilomètre de la mer, et qui vient rompre la monotonie des villages parcourus, est désigné comme place de restauration.

Le diner, quoique champêtre, n'en est pas moins roboratif. Le cabaretier, M. Vroland, nous reçoit pompeusement. Rien ne manque à cette cordiale réception, depuis les trophées de drapeaux courant sur les murs de la salle jusqu'à l'inscription suivante : *Honneur à la Société de Géographie de Lille.*

Seule, la sérénade fait défaut au dessert, pour la bonne raison, c'est qu'il n'y a pas de musiciens dans cette bourgade hospitalière. La douce harmonie des vagues troublée quelquefois par la voix sévère des vents mutinés est le concert quotidien des habitants.

Mais ce qui n'a pas manqué, c'est le champagne offert généreusement par ces Messieurs de la 4^{me} section des Waeteringues et les toasts portés par nos collègues où personne n'a été oublié. Nous sommes tous improvisateurs quand il s'agit de parler de notre dévoué Président, M. Paul Crepy, et de notre grande famille, la Société de Géographie.

Le repas terminé, pris de dilettantisme, la mer nous attire. Les pieds dans le sable fin, les yeux sur l'immense nappe liquide, nous écoutons dans une délicieuse atmosphère l'imposant murmure des flots, qui apporte à nos oreilles le chant du poète :

Nous sommes les vagues profondes
Où les yeux plongent vainement ;
Nous sommes les flots et les ondes,
Qui déroulent autour des mondes
Leur manteau d'azur écumant !

Une âme immense en nous respire,
Elle soulève notre sein.
Sous l'aquilon, sous le zéphire,
Nous sommes la plus vaste lyre
Qui chante un hymne au trois fois Saint.

Bray-Dunes, dernière plage française du littoral, est de création récente. C'est un véritable séjour de famille où le dandysme est exclu des frontières. Par sa situation et son rempart de dunes, elle convient admirablement aux rêveurs et aux surmenés chez qui l'arc doit être détendu.

L'heure des rêveries n'a pas encore sonné pour les Géographes lillois. Aussi devons-nous nous arracher à ces sublimes contemplations !

Nous remontons en voiture et nous avons la chance d'assister également au défilé de la procession dans ce village. Quel cachet de simplicité et quel air imposant ! Bien édifiante l'escorte du Saint-Sacrement, composée des matelotes en costume du pays et dont les maris sont actuellement dans les parages d'Islande !

Nous continuons notre voyage par Uxem, Teteghem, pour arriver à l'usine de Steendam où se trouve la machine qui met en mouvement deux pompes centrifuges.

Je crois que le moment est venu d'ouvrir la parenthèse et de donner quelques

renseignements sur les Waeteringues (1) du Nord, sur ces admirables travaux de dessèchement auxquels on ne peut comparer que ceux des Hollandais.

Le territoire soumis à la réglementation des Waeteringues pour le département du Nord comprend les terrains situés dans l'arrondissement de Dunkerque entre les dunes longeant la mer, la frontière belge, la vallée de Loo et le département du Pas-de-Calais.

Ce territoire est divisé en quatre sections, ayant toutes les quatre une administration différente, mais ayant la même réglementation.

Le premier dessèchement (et celui qui prit la dénomination de Waeteringues) fut commencé en 1159 sous les comtes de Flandre; la situation s'améliora insensiblement grâce aux travaux exécutés par des générations intelligentes et courageuses.

En parcourant ce pays, l'esprit reste étonné en présence des récoltes obtenues dans des terrains qui sont à 3 mètres en moyenne en contre-bas du niveau de la mer. On doit reconnaître qu'il a fallu apporter une persévérance à toute épreuve, pour arriver, au moyen de faibles ressources, à la situation acquise aujourd'hui.

Le pays des Waeteringues est celui de la France où l'intelligence a obtenu le triomphe le plus complet sur la nature.

On est parvenu à prévenir le retour des marées, à ouvrir des canaux qui servent aujourd'hui à l'irrigation, à la navigation et au dessèchement; et de ce fait l'État peut prélever des impôts considérables, tant par l'amélioration du sol que de ses produits.

Telle est l'influence d'une administration locale et paternelle, qui a le droit de s'imposer pour exécuter des travaux utiles et de régler elle-même l'emploi des fonds après approbation préfectorale.

Avant 1806, ces administrations étaient régies par des règlements locaux et les administrateurs étaient dénommés Waetergraeves.

Un décret du 12 juillet 1806 portant réorganisation des Waeteringues fut l'origine de la loi de 1807 sur le dessèchement des marais.

Les habitants des campagnes compris dans la circonscription des Waeteringues sont certainement ceux qui sont le plus exposés aux dangers de l'inondation et de la guerre.

De 1824 à 1878, le pays a été inondé sept fois par les crues; en 1792, il a été inondé pour les besoins de la guerre. La question d'inondation pour la défense du pays jouait un très grand rôle à ces époques et que de fois on a eu recours à l'ouverture des écluses pour noyer les campagnes qui entourent les places fortes de la côte flamande. Il est très probable qu'on en userait encore le cas échéant; de simples portes séparent le pays des flots de la mer; cette dernière cependant respecte cette barrière.

Les inondations ont coûté des millions à l'arrondissement de Dunkerque, tant par les pertes immédiates des récoltes et des bestiaux que par les mauvaises récoltes produites à la suite de ces inondations et n'ont pas cependant découragé les habitants. L'inondation de 1814 a certainement laissé des traces jusqu'en 1860; mais depuis, l'activité employée pour opérer l'assainissement des terres par des nouveaux travaux a permis de ravir au domaine des eaux des surfaces considérables rendues à la culture; les terres sont restées pendant quelque temps à l'état de prés, aujourd'hui elles sont converties en labours, grâce aux travaux de dessèchement.

(1) Waeteringue signifie rigole d'eau.

Ce voyage du 12 Juin a permis de visiter la plus intéressante des quatre sections des Waeteringues.

La 4^{me} section, la plus basse et la plus grande, est celle où le dessèchement a fait le plus de progrès, tant au point de vue du dessèchement naturel que du dessèchement artificiel. Elle comprend tout le territoire sis entre la frontière belge, les Moères, les dunes, le canal de Bergues et le chemin de Loo; sa surface est de 11,000 hectares.

Les Moères (1) faisaient partie autrefois des Waeteringues et elles servaient de réceptacle des eaux de ces dernières, dont elles étaient la partie la plus basse. Le gouvernement espagnol, en 1619, alors maître de la Flandre, mit en adjudication le dessèchement des Moères et un sieur Goevaert en fut adjudicataire. Un ingénieur hollandais, Coebergher, fit exécuter les travaux de dessèchement, entre autres un canal de ceinture dit Ringsloot; dans l'intérieur, il fit ouvrir des canaux bien droits et des chemins en tous sens.

A plusieurs reprises les Moères furent inondées et furent rétrocédées à charge de dessèchement, mais sans succès; ce ne fut que la dernière concession faite en 1779 qui fit l'exécution des travaux et encore furent-elles inondées de 1793 à 1803; puis quelques fermiers commencèrent à dessécher partiellement.

L'administration actuelle des Moères parvint, au moyen de cotisations semblables à celles des Waeteringues, et sous le régime du règlement de 1822, à dessécher ce pays dont la surface est couverte de belles récoltes.

Les Moères sont plus basses que les Waeteringues et leur dessèchement se fait par des appareils primitifs, les vis d'Archimède; les unes sont mues par des moulins à vent et une d'entre elles, la plus grande, est mue par une machine à vapeur que nous avons visitée et qui rejette 47 mètres cubes d'eau à la minute; toutes les eaux sont rejetées dans les canaux des Waeteringues et de là à la mer.

Lorsqu'on examine la carte de ce pays, on remarque que les Moères sont de création relativement récente.

Leur surface qui est de 2,300 hectares, a permis de faire des artères de dessèchement et de communication bien droites, tandis que les Waeteringues sont sillonnées d'artères sinueuses. Il est vrai que la surface qui nous préoccupe est de 11,000 hectares, dont le dessèchement se fait insensiblement; et, avant celui des Moères, on se demandait comment, les Moères étant plus basses que les Waeteringues, on ait pu déplacer la question des fonds dominants et des fonds servants. En effet, les Moères, qui étaient les fonds servants des Waeteringues, sont devenues artificiellement, c'est-à-dire de main d'homme, les fonds dominants des Waeteringues; c'est par la concession de 1779 que les Moères ont été autorisées à se servir des canaux des Waeteringues pour écouler leurs eaux à la mer; c'est une servitude dont l'exercice a été limité par l'Intendant des Flandres en 1783.

Les Moères ne sont pas seules dénommées ainsi; elles faisaient partie autrefois d'une série de Moères. C'est ainsi que l'on dit : *Moères de Warhem*, *Moères d'Hondschoote*, *Moères de Killem*, *Moères de Ghyvelde*, *Moères d'Uzem*, *Moères de Teteghem*.

Dans notre excursion, nous avons suivi les communications les plus directes vers les points d'agglomération et les villages, tout en appréciant la valeur des voies de dessèchement; nous avons remarqué le canal des Glaises, le canal des Moères, le canal des Chats et le Zeegracht, qui sont des canaux de réelle impor-

(1) Moère signifie marais.

tance et dont la largeur à la surface de l'eau est de 10 mètres pour le moins important.

Il est 6 heures. Nos voitures s'arrêtent au pont de Steendam où M. Smaghe veut bien nous initier au système de manœuvres de dessèchement dont la complication est des plus intéressantes ; c'est ici que se trouve une machine élévatoire de 445 chevaux.

Nous écoutons attentivement les explications du distingué conducteur des Waeteringues , qui nous apprend qu'à la suite d'observations et d'études , on est arrivé dans les Waeteringues à constater que les eaux de la mer, selon la direction des vents et la valeur des marées , restaient plus élevées que le niveau des eaux dans les Waeteringues et cette situation durait quelques jours ; pendant ce temps aucun écoulement d'eau ne se faisait à la mer ; et , les Moères rejetant malgré cela des eaux, le pays était inondé.

Pour remédier à cette déplorable situation , l'administration des Waeteringues fit construire un barrage éclusé et la machine de Steendam qui met en mouvement deux pompes centrifuges du plus grand modèle fait jusqu'à ce jour. Ces pompes rejettent 320 mètres cubes d'eau à la minute ; une seule de ces pompes pèse 15,000 kilos sans les tuyaux.

M. Smaghe a fait fonctionner devant nous cette belle machine et nous avons ainsi pu mettre à profit les renseignements si intéressants qu'il vient de nous communiquer.

La manœuvre de dessèchement se fait donc véritablement, lorsque l'abaissement de la mer le permet. On écoule les eaux par le canal d'évacuation, c'est-à-dire cinq heures sur douze heures ; si l'abaissement de la mer ne se fait pas ou est insuffisant , on rejette les eaux au-dessus du niveau de la mer dans un réservoir qui comprend le canal d'évacuation, le canal de la Cunette et les fossés des fortifications de la ville de Dunkerque.

Nous pourrions nous appesantir plus longuement sur ce sujet. Elisée Reclus , dans sa *Géographie* , dit que ces travaux d'assèchement et de mise en culture des terres inondées représentent une somme d'efforts bien plus considérable que le creusement des ports.

Ce que nous, profanes, nous pouvons répéter, c'est que le pays, que nous venons de parcourir, est celui où le progrès par le dessèchement a fait le plus grand bien à la culture. Il est juste d'ajouter que ce pays a rendu à l'État de grands services au point de vue de la perception d'impôts , sans que l'État soit intervenu en quoi que ce soit.

Ces travaux d'établissement de machines et de barrage éclusé ont coûté 300,000 f. à la 4^{me} section des Waeteringues. Ils ont été commencés en 1878 sous l'administration nommée en 1877 et composée de MM. Delelis, Député du Nord et Président, Goudaert, Vice-Président, Lebecque, De Meezemacker, Van den Bavière.

L'exécution en fut faite par M. Smaghe, notre dévoué Mentor, qui a publié des observations sur les différentes phases des écoulements à la mer.

C'est au moyen de la cotisation ordinaire, 3 fr. 50 à l'hectare, que l'administration de la 4^{me} section des Waeteringues a pu, par une encaisse assez considérable et des emprunts faits à des particuliers, couvrir la dépense de ces travaux et entretenir ses 180 kilomètres de canaux et waetergands, ses bâtiments, ses machines et de plus 400 ouvrages d'art.

La commission administrative se trouve actuellement composée de MM. De Meezemacker, Président, Cornaert, Vice-Président, Daudruy, Émile Marchand, Lebecque, De Baecque, Dewaele, Deswarte et Thibaut.

A cette liste il convient de mettre les noms de MM. Smagghe, conducteur spécial des travaux de la 4^{me} section, et Zeghers, receveur de la 4^{me} section.

Au nom de la Société de Géographie de Lille, nous adressons à tous ces Messieurs nos plus vives félicitations pour leur intelligente gestion.

Telle est l'histoire actuelle des Waeteringues relatée succinctement dans ce Bulletin.

Nous terminons cette intéressante journée à Dunkerque, où nous arrivons vers 7 heures du soir.

Nos landaus traversent les principales artères de la ville et nous conduisent à l'Hôtel Pyl, aux bords de la mer.

Après une promenade sur la digue encore ensablée, nous nous mettons à table.

Ici, comme à Bray-Dunes, la franche cordialité ne cesse de régner pendant tout le repas; et nos hôtes des Waeteringues peuvent constater que la bonne humeur de nos Géographes les accompagne dans toutes leurs excursions.

A 9 heures 15 le tramway nous mène à la gare de Dunkerque. A 9 heures 45 nous nous installons dans nos compartiments.

A minuit 15 les excursionnistes rentrent à Lille un peu fatigués, mais sains et saufs : ainsi se réalise cette phrase finale du toast des adieux d'un spirituel compagnon de voyage : « Si les troupes rentrent fraîches au logis, c'est grâce à l'habile direction de la Médecine et de la Pharmacie, ces deux pôles de l'art de guérir. »

Docteur Albert VERMERSCH,

Membre du Comité d'Études.

SOUVENIRS D'EXCURSION

I. LES RUES DE ROUEN.

Ville de basiliques, d'églises, de cloîtres, de béguinages, Rouen a un cachet extraordinairement pittoresque qu'il n'est pas possible de rencontrer dans une autre ville de France.

Elle est intéressante à étudier sa vieille cathédrale Notre-Dame, aux tours de pierres dentelées et dont l'étroite flèche de fer coupe le ciel à 150 mètres de hauteur. Le monument entier est foré de ciselures, brodé de dentelles de pierre, enguirlandé de rosaces et d'arabesques gothiques.

La basilique St-Ouen, de forme plus régulière, glisse dans les airs ses deux flèches de pierre aux arêtes vives et hardies. Ce qui charme dans ce dernier édifice c'est la couronne finement ajourée rehaussant la tour qui surmonte l'abside du monument.

Quels merveilleux joyaux que ces églises de St-Maclou, St-Patrice et St-Germain ! Le passant ne sait se lasser de les admirer.

Et le palais de justice de Roger Anglo ! La façade seule est un beau poème. Balustrades de pierre aux festons harmonieux ; piliers chargés de dais élégants, de dais

chétions gracieux, de statuettes divinement ciselées; sculptures délicates des fenêtres; balustrades de plomb ouvragé qui couronnent majestueusement les toitures, laissent dans la mémoire du touriste des impressions inoubliables.

Voulez-vous étudier Rouen dans ce qu'il a de plus bizarre et de plus original, dirigez vos pas dès l'aube dans ces rues étroites, serpenteuses, poussiéreuses et sans vie, laissez vos pieds affronter virilement les noyaux d'abricots qui constituent la chaussée; ne vous occupez pas des trottoirs, mais contemplez de temps en temps les bornes de pierre effritées qui les remplacent et qui ressemblent à des cerbères momifiés par le temps; surtout, mettez une sourdine à vos organes olfactifs outragés par les odeurs de cuisine, d'égout et de dépotoir; aventurez-vous dans le dédale des rues qui avoisinent la caduque cathédrale et contemplez de n'importe quel côté les maisons baroques, la plupart en bois, quelques-unes en pierre, avec ou sans pignons aux fenêtres longues, quadrillées de petits carreaux, aux rideaux douteux. Les portes massives, vermoulues, débraillées, aux gonds énormes, aux loquets fantaisistes, s'entrebaillent sur de longs couloirs ténébreux comme des nuits sans lune. Des balcons spacieux aux formes trébuchantes, effrontément renflés, semblent se rejoindre d'une rue à l'autre. Certains toits aux pignons aigus, aux gouttières démesurées, s'élèvent menaçants et sinistres. De ces rues gothiques s'échappent des ruelles plus tortueuses et plus originales encore.

Le touriste s'arrête étonné. En face de ces antiques maisons dont tous les panneaux, toutes les pierres ont une histoire; près des frontons armoriés, des fenêtres branlantes ou des festons estampillés par l'usure des siècles, étalent leurs reliefs étiés; près de quelques-unes de ces gothiques églises effritées et désaffectées; près des vieilles hôtelleries aux enseignes extraordinairement bizarres et mobiles, des images lointaines flottent dans son cerveau. Il se représente la diligence classique relayée à l'auberge :

« L'attelage suait, soufflait, était rendu »

et tandis que

« Femmes, moines, vieillards, tout était descendu, »

le Vatel de l'endroit, le bonnet normand sur le chef, la serviette au bras, les yeux d'aigle démesurément écarquillés, la figure grasse et bourgeonnée, fait forces salutations aux hôtes de passage où moyennant large saignée à leurs escarcelles, il leur procurera bon souper, bon gîte et le reste. Autour de lui, c'est un remue-ménage assourdissant : les chevaux piaffent, les chiens aboient, les poules et les pigeons picorent, les cochers s'interpellent, les voyageurs se livrent à une chasse à courre après leurs bagages, puis tout rentre dans le calme et le recueillement..... la soupe est servie.

Dans le cours de ce siècle, de maladroits travaux dits d'embellissement ont fait disparaître un grand nombre de ces maisons historiques. On a percé et élargi des rues, créé de vastes boulevards, sans songer qu'il aurait suffi à l'époque de progrès où nous vivons, de faire passer un nouveau fleuve Alphée au milieu des bouges de certains Augias rouennais pour ramener l'Hygiène et la Salubrité égarées à la campagne, plutôt que de saper et d'anéantir ces pittoresques et intéressantes constructions du passé.

On n'en finirait pas s'il fallait détailler toutes les curiosités de la rue. Non loin de la cathédrale, la tour de la Grosse-Horloge attire notre attention. C'est un monument massif et carré, percé de grandes fenêtres en ogive et terminé par une plate-forme entourée d'une balustrade en fer.

La tour Jeanne d'Arc, dernier vestige d'un château-fort où l'héroïne de Vaucouleurs fut prisonnière, pourrait être comparée à une grosse chandelle surmontée d'un éteignoir; elle n'a aucun cachet architectural. Les Rouennais la conservent pieusement en raison des immortels souvenirs qui s'y rattachent. La Vierge de Domrémy est à Rouen l'objet d'un culte sacré. Nous avons remarqué le boulevard, la rue et la place Jeanne d'Arc, la caserne et le collège Jeanne d'Arc.

Comme dans un grand nombre de villes anciennes, Rouen possède quelques fontaines monumentales dignes de remarque. La fontaine de la Grosse-Horloge est surmontée d'un groupe sculpté très décoratif, représentant Alphée et Aréthuse.

La fontaine de la Pucelle, installée près de l'endroit où fut brûlée Jeanne d'Arc, est surmontée d'une statue lourde et disgracieuse de la bonne Lorraine.

Pour goûter un coup d'œil d'ensemble sur Rouen, rien n'est plus agréable qu'une promenade à pied, en funiculaire ou en voiture vers la colline de Bon-Secours, qui domine merveilleusement la cité.

A l'instant où les arbres forestiers épandent leurs mystérieuses senteurs, les herbes encore constellées par les rosées abandonnent aux rayons matineux du caressant soleil leurs perles humides, tandis que la Seine capricieuse, promène ses flots agiles dans la profonde vallée; le spectacle se déroule féérieusement grand.

Au fond de la vallée, la capitale de la Normandie glisse audacieusement dans les cieux les arêtes aiguës de ses flèches et ses longs rubans de maisons éplignées de cheminées, enfin, comme suprême décor, les côtes Ste-Catherine et de Bon-Secours attifées de floraisons gracieuses encerclent la cité dans leur couronne d'émeraude.

L'antique ville Normande a conservé presque tous ses attraits gothiques; elle restera longtemps la coqueluche de la France.

II. LES BORDS DE LA SEINE

De Rouen au Havre.

Rien n'est plus agréable qu'une promenade en bateau sur la Seine lorsque le soleil égaie de ses rayons caressants les coteaux, les vallons et les forêts emmitouffés par leur féerique parure d'été.

Doucement bercés sur les flots, nous descendions la Seine. Rouen s'évanouissait. Déjà les cimes dentelées des flèches de ses basiliques et les cheminées carbonisées de ses usines se perdaient au loin. Nous découvrons Cantelau, puis Croisset, gracieux villages assis dans les oasis de verdure et nous continuons à voguer sur la Seine qui serpente et moutonne.

Des îles mignonnes, des rochers caverniformes, des prairies luxuriantes, des villas aux perrons coquets, aux tourelles fantastiques, des chaumières vêtues de vignes et de lierres, s'échelonnent près des berges du fleuve.

A droite, la forêt de Rouvray, à gauche, la forêt de Roumare, étalent pompeusement leurs voûtes, leurs dômes, leurs portiques de verdure. Des cerfs, des chevreaux, évoluent sous ce cadre riant des floraisons estivales. De distance en distance, des rivières sonores, des ruisseaux mélodieux, des torrents furibonds, mêlent leurs flots argentins aux ondes houleuses du fleuve. Autour de nous des

pâturages géants où des troupeaux vigoureux paissent, des herbages variés ourlent et enjolivent les rives poétiques de la Seine. De loin en loin, quelques cantilènes d'oiseaux, quelques frissonnements d'arbustes. C'est à peine si le bateau, dans sa course légère et gracieuse, daigne se reposer près de quelques localités comme Grand-Couronne, où furent ramenées de Ste-Hélène les cendres du grand Empereur.

Dans ces séjours idylliques, au milieu d'une végétation exubérante de vie, de grâce et de beauté, des colonnes tronquées, des tombeaux évoquent des souvenirs de la mélancolie et de la mort. Arrête voyageur ! et prie. Les fleurs aux teintes sanglantes que tu effeuilles, les herbes immensément touffues que tu foules, recouvrent les restes des héros qui, durant la guerre franco-allemande, sacrifièrent leur vie pour la France.

Après un court arrêt à La Bouille, localité mignonne où de nombreux pêcheurs immobiles comme des hérons, épient brochets, tanches et goujons, la Seine décrit une courbe immense et borde à gauche les coteaux de Mauny. Dentelant ces légères aspérités du sol, une immense forêt aux réseaux infinis d'arbustes éparpille ses frondaisons audacieuses sur la crête de ces collines,

De ci de là, des roches aiguës, tordues, convulsées, spirales, émergent du sol ocreux jalonné de pariétaires et de saxifrages.

Maintenant le bourg Duclair déroule derrière une double rangée de peupliers ses habitations propres et calmes. Le fleuve décrit une infinité de méandres avant d'arriver à Jumièges, simple et coquet village immortalisé par la fameuse abbaye, dont les ruines grandioses dressent encore sur la rive droite de la Seine deux tourelles octogonales privées de leurs flèches. Les toitures de l'abbaye n'existent plus. Les murs latéraux, lamentablement lézardés, cachent leur pitoyable dénuement sous une robe éblouissante de verdure. Les salles immenses et abandonnées ne retentissent plus du choc des armures des preux chevaliers, des connétables et des rois. Un silence effroyable, interrompu par le froissement des herbes au passage d'un reptile, ou par l'appel lugubre de la chouette, répand sous les voûtes désolées le grand secret de mélancolie que les ruines seules donnent au cœur de l'homme.

Dans sa marche légère, notre bateau nous fait côtoyer des berges riantes enrubannées de fleurs et entourées par une barrière de forêts. Nous ne faisons que passer à Caudebec, petite localité aux maisons espacées sur les rives heureuses de la Seine.

Le fleuve s'élargit de plus en plus. Nous continuons à côtoyer de gras pâturages, des collines très faiblement accidentées, des vergers florissants. Une paysanne normande qui se laissait entraîner dans une embarcation coquette, confiait à la brise sa chanson berceuse. Au milieu des splendeurs indescriptibles de la nature, nous écoutions ravis, sa voix mélodieuse et pure :

« Combien j'ai douce souvenance,
Du joli lieu de ma naissance.
Ma sœur, qu'ils étaient beaux les jours
De France.
O mon pays sois mes amours,
Toujours. »

(CHATEAUBRIAND).

Nous découvrons Villerquier, puis Quillebeuf. La Seine s'élargit toujours. Les deux rives du fleuve, comme deux rubans verts, semblent s'éloigner à l'infini. Adieu coteaux ; adieu forêts.

Au loin des plaines marécageuses tressées d'une végétation rabougrie.

L'onde houleuse et maintenant écumeuse court, s'élance, bondit.

Notre bateau éprouve des oscillations, sinon inquiétantes, du moins assez désagréables pour forcer les cœurs sensibles à rendre... des hommages sacrificatoires à Amphitrite. De ci de là, quelques chaumières aux toits de chaume maquillés de lierres et de vignes, émergent des marécages et vous font rêver à certains paysages hollandais.

Nous apercevons Tancarville, dont l'important canal aboutit au Havre, puis la pointe du Hoc et le clocher d'Honfleur.

Nous approchons du Havre. Le spectacle est indescriptible.

A droite, l'embouchure majestueuse de la Seine, le joli château d'Archer qui, fièrement planté sur un tertre, semble défier les flots; enfin, le Havre aux maisons coquettement alignées, aux cheminées élevées. Devant nous, la mer écume, gronde et mugit. A gauche, le gracieux port d'Honfleur, la côte de grâce, les falaises ocreuses d'Hennequeville; Trouville et les côtes du Calvados.

Nous atteignons le port du Havre au moment où le soleil défaillant balançait son orbe vermeil sur les ondes agitées. Ses gerbes chatoyantes s'irrisaient sur les flots grondeurs, tandis que, dans l'immensité des cieux, l'étoile du soir allumait ses premiers rayons.

FIDÈLE DIDRY,

Membre de la Société de Géographie de Lille.

MUSÉE COMMERCIAL & COLONIAL DE LILLE ⁽¹⁾

Le Musée Commercial et Colonial de Lille a été fondé en 1885 sous le patronage et avec le concours du Ministère du Commerce, de la Ville de Lille et de la Chambre de Commerce de Lille.

Ce Musée a été ouvert au public en septembre 1888.

L'immeuble (bien situé, à proximité de la gare), ainsi que l'éclairage et le chauffage sont fournis par la ville.

Les dépenses d'établissement et de fonctionnement sont supportées par le Ministère du Commerce, la Ville de Lille et la Chambre de Commerce.

Le but du Musée est de réunir des collections d'échantillons, avec renseignements à l'appui, des marchandises manufacturées trouvant écoulement sur les principaux marchés du monde, marchandises de fabrication étrangère importées dans les différents pays, pour les soumettre aux fabricants français, leur faire connaître ce qui se vend sur les principales places de commerce et leur faciliter ainsi l'exportation de leurs produits.

Les collections exposées sont au nombre de 150 et comprennent actuellement environ 120.000 échantillons, représentant des marchandises de toute nature fabriquées à

(1) S'adresser pour tous renseignements au Secrétariat, 2, rue du Lombard, à Lille, où est situé le Musée Commercial et Colonial.

l'étranger et importées des pays étrangers, des matières premières nécessaires à l'industrie et des matières diverses faisant l'objet de transactions commerciales entre la France et l'étranger.

Un catalogue est à la disposition des visiteurs.

Les préoccupations de la Commission administrative se sont fixées sur la classification de ces objets manufacturés ou bruts.

Voici le détail des 18 classes de produits qu'elle a établies et le questionnaire adressé aux représentants de la France à l'étranger.

DIVISION EN 18 CLASSES DES PRODUITS MANUFACTURÉS ET MATIÈRES PREMIÈRES.

- I — Produits chimiques.
- II. — Industrie verrière.
- III. — Industrie céramique.
- IV. — Industrie de la fonte, du fer et de l'acier, appareils de chauffage et d'éclairage.
- V. — Quincaillerie, serrurerie, clouterie, outils.
- VI. — Objets d'ameublement.
- VII. — Produits de la filature et du tissage du jute, du chanvre, du lin, du coton, de la laine et de la soie.
- VIII. — Articles d'habillement, de bonneterie et de lingerie.
- IX. — Dentelles, tulles, broderies, passementeries.
- X. — Papeteries et fournitures de bureaux.
- XI. — Articles de cuirs et peaux, tanneries.
- XII. — Graisses et huiles, savons.
- XIII. — Produits alimentaires, sucres.
- XIV. — Boissons.
- XV. — Céréales, froment, seigle, orge, avoine, riz, maïs, etc.
- XVI. — Matières textiles végétales et animales, coton, lin, chanvre, jute, laine, poils, cocons de vers à soie, soie, ramie, rafia, pailles, joncs.
- XVII. — Matières premières autres que textiles, légumes, fleurs, fruits, graines, épices, bois de construction, de teinture et autres, lièges, écorces, racines, résines, gommes, caoutchouc, cires, plumes, duvets, crins, peaux, fourrures, cornes, ivoire, perles, écailles.
- XVIII. — Produits de l'exploitation des mines, carrières, sources, or, argent, plomb, cuivre, fer, houille, pétrole, soufre, pierres, marbres, ambre, sels, eaux minérales.

QUESTIONNAIRE.

PRIÈRE D'INDIQUER POUR CHAQUE ÉCHANTILLON ENVOYÉ :

1°. — Le pays de provenance, le nom de l'importateur, ou tout au moins sa résidence.

2°. — Le prix de vente, en francs et centimes, au moment de l'envoi, par kilo, par caisse, par pièce, par mille, par douzaine, par mètre, par paire, par paquet, par boîte, par rame, par hectolitre, par bouteille ou par tonneau, suivant la nature de l'objet.

3°. — La consommation annuelle dans le pays où vous résidez.

4°. — Le mode d'emballage usité.

5°. — Les frais de transport de France chez vous.

6°. — Les conditions de paiement.

7°. — Les dimensions (longueur et largeur), s'il s'agit, par exemple, de tissus.

8°. — La couleur préférée, s'il s'agit, par exemple, de tissus.

9°. — La composition du tissu et son poids, pour des dimensions déterminées,

En dehors des salles d'exposition, il existe dans le Musée Commercial et Colonial de Lille, une salle de lecture où se trouvent réunis un grand nombre de journaux et de publications intéressant le commerce et l'industrie, des bulletins donnant les cours des marchandises dans les principaux centres commerciaux, des renseignements pour les transports dans les différentes parties du monde, les tarifs des douanes de tous les pays, les documents publiés par les Ministères et les Administrations, les bulletins des Chambres de Commerce françaises à l'étranger, etc., etc.

Deux bibliorhaptas contenant les demandes et offres d'emplois et de représentations en France et à l'étranger, reçues par la Chambre de Commerce, sont mis à la disposition des visiteurs.

Tous ces renseignements, aussi complets que précieux, ne se rencontrent pas ailleurs.

La bibliothèque du Musée est à la disposition du public qui y trouve d'importantes publications, des statistiques étrangères, des rapports faits spécialement par nos agents consulaires pour le Musée Commercial de Lille et nombre de revues et ouvrages spéciaux.

Tous les services que peut rendre le Musée sont entièrement gratuits.

Il est ouvert au public, tous les jours, de dix heures du matin à quatre heures du soir.

Le nombre des visiteurs s'élève annuellement de 12 à 13.000.

Le but du Musée n'est nullement de constituer une exposition de produits français, comme on le croit généralement, mais de constituer un organisme sérieux, un centre d'action rayonnant sur la région du Nord, où l'on montre aux commerçants ce qui se vend à l'étranger, afin qu'ils puissent écouler, sur les marchés extérieurs, les produits qui plaisent à cette clientèle et dans la forme qu'il est nécessaire de leur donner pour atteindre le but de créer de nouveaux débouchés à notre commerce et à notre industrie.

Les résultats obtenus sont des plus satisfaisants si l'on tient compte des difficultés que l'on rencontre à obtenir ces échantillons et ces renseignements ; ils progresseront de plus en plus, à mesure que cette institution sera plus connue. Le Musée ne sert pas d'intermédiaire pour les transactions commerciales, il est à la disposition de tous les industriels et de tous les négociants français pour leur procurer les renseignements qui lui sont demandés et que ses relations lui permettent d'obtenir.

C'est le plus important des Musées français.

Il a été autorisé par le Gouvernement français à représenter notre pays dans les sections commerciale et coloniale de l'Exposition de Bruxelles de 1897.

Il a obtenu :

Un grand prix dans la section du Commerce et un diplôme d'honneur dans la section des Colonies.

Il avait exposé à Bruxelles, comme spécimen, des échantillons prélevés sur les collections venant de la Chine, pays sur lequel l'attention du monde commercial est actuellement attirée d'une manière particulière. Ils avaient été choisis dans les envois récemment reçus de MM. les Consuls de France à Tien-Tsin, Shanghai, Fou-Tchéou, Pakhoï, Long-Tchéou, Han-Kéou, et de M. A. Vial fils, délégué de la Chambre de Commerce de Lille, à la Mission Lyonnaise d'exploration en Chine.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

OCTOBRE.

1^{er}. — ALGÉRIE. — M. Lépine est nommé gouverneur général. Il succède à M. Jules Cambon, qui était resté six ans en fonctions.

3. — CONGO. — *L'Officiel* publie un décret modifiant l'organisation judiciaire.

3. — FRANCE. — Inauguration du monument du maréchal Canrobert à St-Cère.

6. — FRANCE. — M. André Lebon quitte Paris pour Bordeaux, d'où il s'embarquera pour le Sénégal.

7 — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. Meys : *Les Pyrénées, les gorges et le cirque de Gavarnie*.

10. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. Gallois : *Un Touriste aux Indes en 1897*.

17. — SOUDAN FRANÇAIS. — M. A. Lebon, Ministre des Colonies, débarque à Dakar, visite le Sénégal et va jusqu'à Kayes. C'est la première visite d'un Ministre des Colonies.

18. — FRANCE. — Inauguration du monument de la défense à Chateaudun.

21 — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. Merchier : *Au Pôle Nord*.

26. — LILLE. — *Société de Géographie*. Assemblée générale. Conférence de M. G. Houbron : *Le chemin de fer de la Jungfrau*, et M. le Dr Vermersch : *L'Île des Phoques à Dunkerque*.

28. — MADAGASCAR. — Le pavillon français est arboré sur les îles Juan de Nova (St-Christophe), Europa et Bassas de India, dépendances de Madagascar.

28. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de Mgr P.-M. Reynaud : *La Chine*.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

EUROPE.

L'essor industriel et commercial du peuple allemand. —
Le titre ci-dessus est celui d'un livre que vient de publier M. Georges Blondel,

docteur ès-lettres et en droit, professeur à l'École des hautes études commerciales de Paris, ainsi qu'au Collège libre des sciences sociales.

Il s'agit ici, bien entendu, de l'essor pris chez nos vainqueurs, par l'industrie et le commerce, depuis 1870 seulement, depuis la constitution du nouvel empire germanique. M. Blondel montre avec détails et par des chiffres, combien le double accroissement a été énorme ; il dit, en outre, à quelles causes, selon lui, doivent être attribués ces progrès extraordinaires : c'est une étude générale et complète d'un sujet qui a été souvent traité ici par parties isolées.

L'exposé, certes, pour nous, Français, est douloureux à entendre, d'autant plus qu'il montre également, en d'inévitables comparaisons, que notre commerce et notre industrie ont suivi, durant la même période, une marche toute contraire. Attristante ou non, il faut que sur ce point la vérité, chez nous, soit connue, pleinement et de tous, en particulier de ceux qu'elle intéresse d'une façon directe et spéciale. Ce livre expose les faits, et il en cherche l'explication ; il rend justice à nos ennemis, mais ne ravale point nos compatriotes ; il vise à éclairer, non à décourager : M. Georges Blondel a bien fait de l'écrire ; nos commerçants et nos industriels, plus que tous autres, feront bien de le lire.

A grands traits, d'abord, montrons le chemin parcouru depuis 1870 par l'industrie allemande.

Comme le remarque M. Blondel, pour apprécier le développement de l'industrie, c'est moins encore le nombre des établissements que le nombre des ouvriers qui peut servir de critérium. Or, depuis 1875, le nombre des ouvriers industriels s'est accru de 61,66 %, alors que l'accroissement de la population de l'empire, dans son ensemble, n'a été que de 23,5 %. De 1882 à 1885, le personnel des établissements miniers et métallurgiques, notamment, a passé de 845,000 à 1,100,000.

La population totale de l'empire qui était, en 1875, déjà, de 42,7 millions d'âmes, c'est-à-dire de 4 millions supérieure à la population de la France, atteignait 53,3 millions d'âmes en 1896 ; soit, pour ces vingt années, un accroissement de 10 millions 1/2, et aujourd'hui un écart en plus de 15 millions par rapport à la population française.

Ce ne sont pas les campagnes, ce sont les villes, chez nos voisins, qui bénéficient surtout de cette augmentation énorme. Berlin et Hambourg furent longtemps les deux seules villes allemandes de plus de 100,000 habitants ; il y en a trente aujourd'hui ; parmi les vingt-huit nouvelles, Mannheim et Dusseldorf ont gagné plus de 100 % et dépassé 200,000 âmes.

Et chez nos voisins, la population urbaine, industrielle, augmente de ce train, sans que la population rurale ou agricole diminue, sans qu'elle cesse de s'accroître aussi quelque peu, malgré une émigration considérable ; chez nous, s'il y a accroissement, infiniment moindre, d'ailleurs, de la population industrielle ou urbaine, c'est aux dépens de la population agricole, aux dépens des campagnes, qui se dépeuplent, notre population totale étant, par malheur, stationnaire.

L'Allemagne est riche en mines, en mines de houille et de fer, notamment. Elle possède quatre bassins houillers, bassins de la Ruhr, de la Haute-Silésie, de la Saxe et de la Moselle ; leur production annuelle totale a passé, depuis 1870, de 20 millions à plus de 100 millions de tonnes ; la Ruhr donne 45 millions ; la Silésie, 30 ; la Saxe, 5 ; le bassin de la Moselle ou de Saarbruck, 20 à 25 ; la production peut d'autant plus s'accroître que ce dernier bassin, d'une superficie de 40,000 hectares, présente sur beaucoup de points des couches d'une épaisseur de 20 mètres, et recèle, pense-t-on, un volume de houille avoisinant 2 milliards de tonnes.

Les mines de fer existent, en général, dans les mêmes régions que la houille, ce

qui est éminemment avantageux. Elles ont produit en 1806 environ 12 1/2 millions de tonnes de minerai. Aussi compte-t-on déjà 1,200 fonderies occupant 250,000 ouvriers ; les forges se multiplient également et se développent avec rapidité.

Le développement simultané de ces deux industries corrélatives, l'industrie houillère et l'industrie métallurgique, a métamorphosé en peu de temps certaines parties de l'Allemagne, notamment la région de la Ruhr ; là se trouvent, tout près de l'un l'autre, Dortmund, le grand centre houiller, et Essen, avec les immenses usines Krupp, où 23,000 ouvriers travaillent le fer et tous les métaux : la population a atteint là une densité extraordinaire, qui se chiffre par au moins 1,000 habitants au kilomètre carré ; car, dans un quadrilatère de 1,950 kilomètres carrés seulement, dont Cologne, Duisbourg, Dortmund et Munchen forment les quatre angles, il existe 7 villes ayant chacune plus de 100,000 habitants, et 8 autres qui en ont chacune plus de 30,000 ; parmi celles-ci se trouve Essen, qui a gagné 32,000 âmes dans les cinq dernières années.

L'empire a produit, en 1805, environ 2,830,000 tonnes d'acier : c'est quatre fois ce que produit la France ; et avec sa production ordinaire de plus de 3 millions de tonnes, l'Angleterre, on le voit, n'a plus une avance bien grande. L'Allemagne exporte désormais beaucoup de machines : elle en a exporté en 1805 un poids total de 136 millions de kilogrammes ; elle n'en avait exporté que 86 millions en 1802.

Les industries textiles ont, dans leur ensemble, peu progressé ; exception doit être faite cependant pour la fabrication des lainages, qui a un mouvement d'affaires de 750 millions de marks (37 millions de francs) ; pour l'industrie cotonnière, qui a pris également une grande extension ; pour la confection qui, dans ses deux centres principaux, Breslau et Berlin, dépasse déjà la confection parisienne.

Dans les industries dites chimiques, dans la fabrication des drogues pharmaceutiques et médicinales, l'Allemagne occupe, sans conteste, le premier rang entre tous les pays du monde. Les usines d'électricité comptent parmi celles qui se développent le plus. La fabrication de la porcelaine, la verrerie et la cristallerie sont en des situations excellentes. N'oublions pas la fabrication des jouets, qui s'est étonnamment développée à Nuremberg, à Leipzig, en Thuringe, et lutte avantageusement avec celle des autres pays.

Quant au commerce, on ne sait que trop, en France, quels prodigieux accroissements il a pris, de l'autre côté du Rhin, surtout dans les quinze dernières années. Nous ne parlons, cela va de soi, que du commerce extérieur. Quelques chiffres seulement, pour résumer ce développement exceptionnel.

En 1872, l'Allemagne n'avait encore que 500 navires propres à la grande navigation, et dans ce nombre 179 vapeurs, ceux-ci jaugeant ensemble 130,000 tonneaux ; en 1896, elle avait 3,592 navires dont 1,068 à vapeur, le tout donnant environ 1,500,000 tonneaux de jauge ; l'accroissement de la marine marchande allemande a été ainsi, depuis la guerre, de 265 % ; l'accroissement de la nôtre dans la même période a été seulement de 32 %.

En 1872, les importations et les exportations réunies du nouvel empire se chiffraient par 5,960 millions de marks, ou 7,450 millions de francs ; l'ensemble de notre commerce extérieur, cette année-là, fut encore supérieur de 175 millions à peu près. En 1896, le mouvement commercial a atteint, en Allemagne, 9,660 millions de francs ; chez nous il est descendu à 7,200 millions, ce qui fait, cette fois, une différence de 2,460 millions de francs, à notre désavantage.

En résumé, depuis 1870, le commerce extérieur a progressé, de l'autre côté du Rhin, de 60 %. Notons que Hambourg spécialement a vu s'accroître de 110 % son mouvement d'entrées et de sorties. Hambourg, aujourd'hui, n'a pas seulement

dépassé Le Havre et même Marseille ; le voilà devenu le premier port du continent, le second port de l'Europe, après Londres.

A quoi tient ce double développement, si considérable et si rapide ? Nous aurions, en France, le plus grand intérêt à être amplement éclairés là-dessus.

M. G. Blondel assigne au fait trois causes principales. D'abord le tempérament du peuple allemand, son caractère sérieux, appliqué, énergique et tenace, trompé par une longue lutte contre un rude climat et un sol peu fertile, son esprit mercantile et industriel né précisément du besoin de suppléer aux maigres produits de son agriculture ; ensuite l'éducation que reçoit, en ce pays de savants et de spéculations philosophiques, la jeunesse des classes pauvres ou peu aisées, éducation pratique et professionnelle surtout, quoique dressant à tout faire avec méthode et pour ainsi dire de façon scientifique ; en troisième lieu l'action gouvernementale, sous les formes multiples qu'elle peut revêtir.

Cela, bien certainement, a contribué pour une bonne part à amener le double épanouissement dont il s'agit. Mais ce n'est pas tout, le seul fait de l'accroissement de la population allemande, noté à peine par M. Blondel, y a contribué, à coup sûr, bien davantage. Et ce qui, peut-être, y a contribué plus que tout le reste, ce sont les dernières victoires de ce peuple, porté, grâce à elles, tout d'un coup, au faite de la puissance et du prestige.

(Extrait du *Bulletin des laines de Tourcoing*).

ASIE.

Au Japon. — M. Dayet, conseiller du commerce extérieur à Kobé, vient d'adresser au ministre du commerce de France un long rapport pour appeler l'attention des commerçants français sur le développement extraordinaire du port de Kobé depuis quelques années. Nous extrayons de ce rapport les conseils que notre agent à Kobé donne aux exportateurs.

Les commerçants français, dit-il, croient que Yokohama est resté ce qu'il était il y a plusieurs années : le port le plus important du Japon.

Alors que Tokio qui est le débouché naturel du port de Yokohama restait stationnaire ou à peu près, Osaka, le débouché du port de Kobé, prenait une importance de jour en jour plus considérable.

L'installation des filatures de coton a amené très rapidement l'installation des tissages de draperies et cotonnades en tous genres. Des manufactures de toutes espèces se sont créées ; la situation naturelle d'Osaka sillonnée par des rivières et des canaux en a favorisé le développement et le commerce en général a passé des mains des marchands de Tokio entre les mains de leurs concurrents plus entreprenants et plus habiles. Sans vouloir entrer dans des statistiques, il est néanmoins intéressant de consulter les chiffres que vient de publier le gouvernement japonais pour les six premiers mois de l'année courante.

	Exportations.	Importations.
Yokohama.....	30,054,902 yens (1)	57,668,867
Kobé.....	28,174,813 »	82,634,951

(1) Le yen : 2 fr. 80 environ.

Ainsi pour Kobé, qui n'a pas le marché des soies, les exportations ne sont inférieures que de 2 millions de yens à ceux de Yokohama et le chiffre des importations qui intéresse plus particulièrement nos fabricants est supérieur de 25 millions à celui de Yokohama. Le commerce total de Kobé pour le premier semestre de l'année 1896 a été de 110,800,700 yens contre un total à Yokohama de 87,723,560 yens. Il était utile de faire remarquer ce point dès le début de ces notes commerciales, car c'est une erreur qui subsiste en France dans beaucoup d'esprits.

Il y a encore quelques commerçants ou fabricants français qui envoient au Japon de temps en temps de rares voyageurs. Ceux-ci ne font que passer à Kobé et s'empressent d'aller à Yokohama, d'où ils reviennent généralement découragés, n'ayant rien pu traiter avec les maisons sérieuses, ou, ce qui est pire, ayant pris des ordres de quelques maisons japonaises qui, à l'arrivée de la marchandise, laissent protester leur traite sous un prétexte ou sous un autre.

Les marchandises restent en souffrance et finissent par être vendues à vil prix par les soins du consul ou d'un agent auquel on s'adresse en désespoir de cause.

Il y a néanmoins des affaires fructueuses à traiter au Japon pour un grand nombre de nos fabricants. Le marché est actuellement entre les mains des Anglais, des Allemands et des Américains. Le commerce français reste plus que stationnaire alors que celui de ses concurrents progresse tous les jours.

Cela tient à plusieurs causes générales que je vais essayer d'exposer :

1° Le fabricant français s'imagine à tort que les affaires à longue distance doivent lui donner des bénéfices immédiats considérables. Il se refuse à les traiter si elles ne doivent pas lui procurer de suite trois ou quatre fois le résultat qu'elles lui procurent sur ses débouchés naturels. La concurrence au Japon est très forte et le bénéfice ne dépasse pas le bénéfice moyen des marchés européens ;

2° Le fabricant français, lorsqu'il adresse un échantillon, quel qu'il soit, choisit toujours un échantillon absolument parfait, au lieu de soumettre un échantillon ordinaire, représentant la qualité moyenne de la marchandise. Il sait souvent qu'il lui sera impossible de fournir, mais il se fie sur ce que, une fois la marchandise expédiée au loin, l'acheteur sera bien obligé d'en prendre livraison. C'est une très grande erreur, au Japon surtout, où l'acheteur, très méticuleux, compare soigneusement la marchandise reçue avec l'échantillon original et profite de la moindre différence pour demander un rabais, généralement disproportionné. Ajoutez à cela que très peu de fabricants français se décident à échantillonner largement. Un certain nombre même, devant une demande d'échantillons, ne consentent à les livrer qu'en contre argent comptant. Ils ne peuvent pas comprendre que cette dépense doit rentrer dans leurs frais généraux au même titre qu'un grand nombre d'autres et que des échantillons ou des catalogues bien présentés, feront plus, surtout au Japon, pour l'avenir de leurs affaires que toutes les réclames de journaux ou les envois de voyageurs, qui arrivent dépayés, ne connaissant ni la langue du pays ni les usages du commerce. Les Anglais, les Allemands et les Américains l'ont bien compris depuis longtemps et le Japon est inondé de leurs échantillons, brochures ou catalogues souvent même imprimés en langue japonaise.

Le commerçant français en général a conservé les anciennes habitudes : il est très difficile d'obtenir de lui un prix pour sa marchandise rendue dans un port du Japon. Il faut cependant bien qu'il se rende compte que c'est à lui qui est sur les lieux à traiter les questions de fret et de transport comme le font ses concurrents anglais ou allemands, à chercher la voie la plus économique et la plus rapide, en un mot, à faciliter les affaires dans la limite du possible à son correspondant à l'étranger. Le temps a marché et les affaires ne se traitent plus comme autrefois par correspondance et par voilier, mais par télégraphe et par vapeur.

(*Politique coloniale*).

Le riz au Japon. — Le *Tokio Shonshi* publie une intéressante table montrant les fluctuations du prix du riz durant ces dernières années. On y peut constater la montée constante qu'a suivie le prix de cette denrée de première nécessité pour le peuple japonais, et on comprend quelles profondes modifications ont dû s'en suivre dans la vie de la nation. Voici les chiffres pour les dix dernières années :

1888.....	4 yens 37 le kokou.
1889.....	5 — 56 —
1890.....	8 — 15 —
1891.....	6 — 86 —
1892.....	7 — » —
1893.....	7 — 08 —
1894.....	8 — 24 —
1895.....	8 — 21 —
1896.....	9 — 32 —
1897.....	13 — 48 —
1898.....	17 — 58 —

Ainsi donc le prix du riz a quadruplé en dix ans. Je me hâte de dire que la récolte pour la présente année s'annonce tout à fait favorablement. On estime que le rendement total sera de 41,310,000 kokous, alors que la récolte moyenne ne dépasse pas 37,000,000 de kokous. La récolte de l'année dernière n'avait été que de 33,000,000.

Cette saison particulièrement favorable ne va pas manquer de faire baisser sensiblement le prix du riz ; mais cependant il n'est pas exagéré de dire qu'à la fin de l'année courante les cultivateurs auront réalisé un bénéfice de 124,000,000 de yens sur la récolte de 1897 et de 59,000,000 de yens sur le rendement des années moyennes.

AMÉRIQUE.

A La Plata. — QUELQUES OBSERVATIONS SUR LES CONDITIONS DE DÉVELOPPEMENT DE NOTRE COMMERCE D'IMPORTATION DANS LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE. — En dépit de la supériorité reconnue des produits français sur les imitations que les Allemands écoulent sur le marché argentin, le chiffre de nos importations y est bien inférieur à ce qu'il devrait être. Voilà la pénible constatation que fait le consul français de Santa-Fé.

Je ne m'étendrai pas — ajoute-t-il — sur les causes générales qui entravent l'essor de notre commerce extérieur ; elles sont trop connues pour qu'il y ait intérêt à les rappeler ici. J'insisterai seulement sur un point spécial qui a une importance considérable dans un pays où les capitaux sont rares et où l'intérêt normal de l'argent atteint 12 %.

Ce point est l'insuffisance de la durée des crédits proposés par notre commerce d'exportation.

Dans l'Argentine, il est peu de consommateurs qui paient comptant, même les objets de première nécessité ; l'employé (je parle surtout de l'employé des États provinciaux) ne touche ses appointements que d'une façon fort irrégulière et avec des retards de six mois et plus. Aussi les bouchers, les boulangers et les épiciers sont-ils dans l'habitude d'inscrire au jour le jour sur des carnets (libretas) qui

restent entre les mains du client les fournitures, dont le total n'est arrêté qu'à la fin du mois. Encore bien des clients ne sont-ils pas en état de s'acquitter mensuellement vis-à-vis de leurs fournisseurs et ceux-ci se voient-ils obligés, pour conserver leur clientèle, d'accorder délais sur délais.

Dans les campagnes, la pratique des « libretas » est peut-être encore plus répandue que dans les villes ; le colon est pauvre et vit à crédit en escomptant la récolte future.

Il est bien évident que le détaillant, forcé de se plier à ces usages locaux, ne peut se soutenir qu'en obtenant lui-même du commerçant en gros de très longs crédits. Ne rencontrant pas les facilités nécessaires chez les importateurs étrangers dont la méfiance est éveillée par des demandes de crédit dont la longueur est inconnue en Europe, ce détaillant préfère payer plus cher et s'adresser aux introducteurs de Buenos-Ayres ou de Rosario.

Je ne crois pas que, dans ces conditions, on puisse actuellement songer à développer l'importation directe de nos produits dans les diverses provinces de la République Argentine.

Le moyen le plus pratique d'augmenter notre importation générale dans l'Argentine serait la création, à Buenos-Ayres, d'un comptoir soutenu par un syndicat de fabricants français. Ce comptoir nommerait, dans chaque province, un agent local qui s'y confinerait et qui, muni d'échantillons, visiterait deux fois par an, chacune des localités de son ressort.

Cet agent arriverait à des résultats que ne pourra jamais obtenir le commissaire voyageur envoyé à grands frais de France par le fabricant. Il posséderait, en effet, une connaissance approfondie des usages et des besoins de sa province et arriverait à être exactement renseigné sur la solvabilité des maisons de commerce avec lesquelles il serait en relations permanentes. Si l'on peut, en effet, se procurer aisément des renseignements sur les commerçants de Buenos-Ayres et de Rosario, il n'en va pas de même relativement à ceux qui sont établis au fond des provinces ; on ne peut être réellement édifié sur leur compte qu'au moyen d'une enquête personnelle sans cesse renouvelée : leur solvabilité est très instable, car elle est à la merci d'une mauvaise récolte qui vient ruiner le petit colon, leur client.

Il ne faudrait, d'ailleurs, consentir de compte courant à personne ; chaque opération devrait être réglée par une acceptation à échéance de 90 à 120 jours, datée du jour de l'arrivée de la marchandise à Buenos-Ayres ; les traites seraient établies par le comptoir de Buenos-Ayres et transmises à l'agent provincial qui les ferait accepter et en opérerait le recouvrement à l'échéance.

II. — Généralités.

Un curieux wagon. — L'église roulante. — Nous connaissons déjà les wagons-lits, les wagons-restaurants, les wagons-salons, les wagons-écuries, les wagons-prisons, autrement dits « cellulaires », et récemment on mettait en circulation un wagon-hôpital pour transporter les malades à Lourdes.

Or, il y a mieux encore : on avait créé, pour la construction du chemin de fer

transcaspien, un wagon-épicerie où les ouvriers pouvaient acheter tout ce dont ils avaient besoin.

Au chemin de fer transsibérien était réservé la création d'une spécialité nouvelle : le wagon-chapelle.

Si nous consultons M. Daniel Bellet, nous nous ferons une idée de ce curieux véhicule.

Le projet en fut sans doute inspiré par ce qui se passe depuis un certain temps dans les États de l'Union américaine où la population est très clairsemée, dans le Dakota septentrional notamment. On imagina alors de mettre des églises sur roues et de les transporter en stations en stations pour tel ou tel des cultes qui abondent sur le territoire de la confédération.

Mais les wagons-chapelles du Transsibérien sont beaucoup plus nombreux, mieux installés, et cette fois ils font réellement partie du matériel d'exploitation d'un chemin de fer.

C'est le comité ordonnateur de la construction du Transsibérien qui, sous la présidence de l'Empereur, avait décidé la création de ces chapelles ambulantes. On avait fait remarquer que la plupart des employés des stations secondaires et ceux qui logeraient dans les baraquements intermédiaires pour la surveillance et l'entretien de la voie, ne pourraient fréquenter les églises des villes ou des villages qui, forcément, seront longtemps encore très disséminés le long de la ligne. Il fallait donc, afin de leur permettre de remplir leurs devoirs religieux, faire circuler un wagon aménagé en chapelle, pourvu de tous les objets nécessaires au culte orthodoxe et desservi par un prêtre que nommerait le Saint-Synode.

Au dire de M. Daniel Bellet, ces voitures ne se distinguent pas extérieurement d'une façon très nette des wagons ordinaires ; on peut remarquer cependant que les fenêtres affectent la forme et les ornements caractéristiques du style architectural byzantin.

Il y a une porte à une extrémité et de chaque côté du wagon, sans compter une ouverture qui permet l'intercommunication avec le reste du train. La caisse est du type à bogies. Au-dessus des portes d'entrée, le panneau extrême se découpe pour former une arcature double où est suspendu un jeu de cloches destinées à appeler les fidèles du rite grec.

Quant à l'intérieur, il est assez élégant et décoré suivant les motifs très éclatants de l'art russe ; les murailles sont recouvertes de peintures représentant des images saintes ; au centre se trouvent l'autel et le tabernacle.

Et le pope s'en va de station en station dans sa maison roulante célébrer le culte divin.

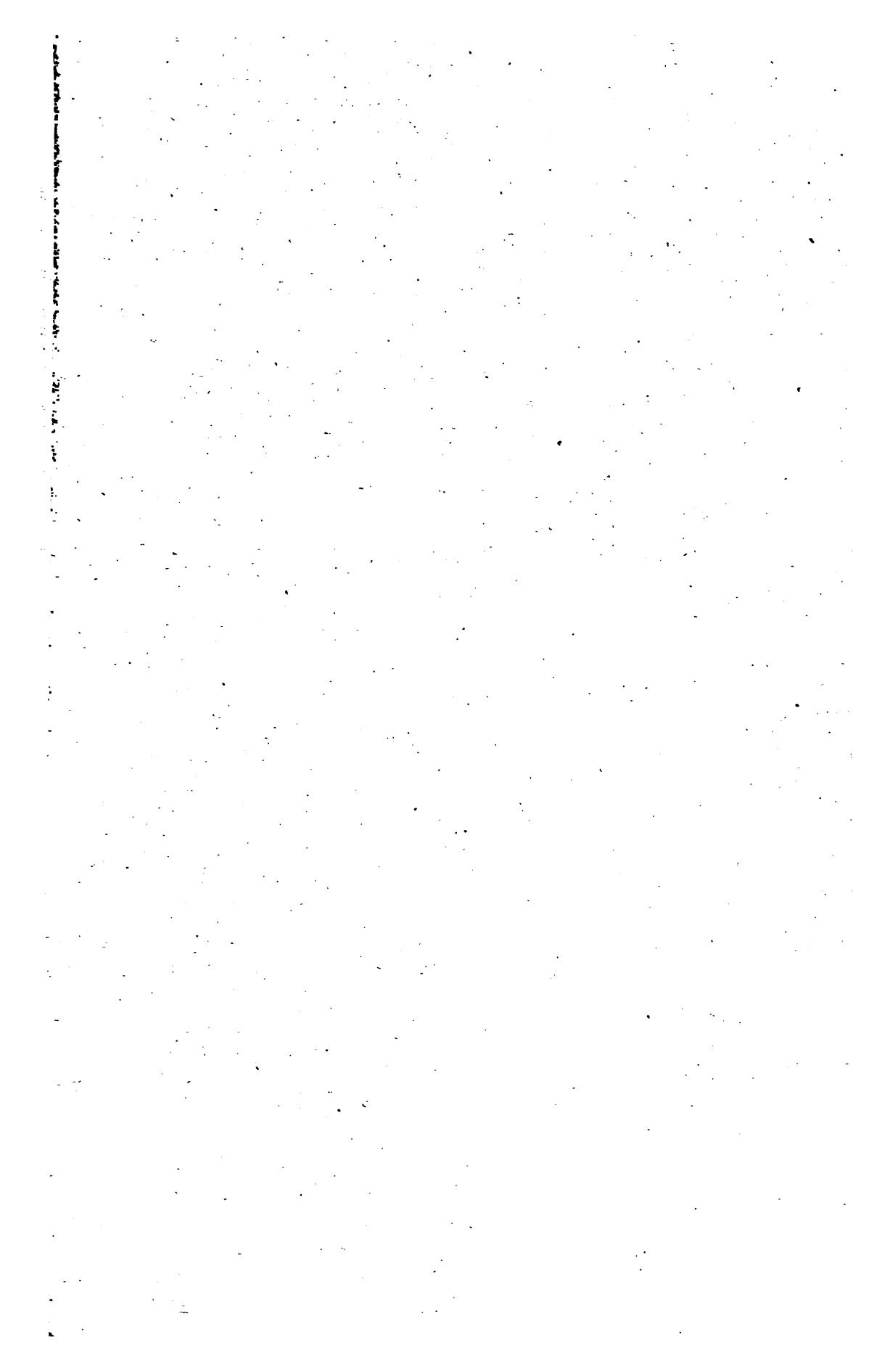
ALBERT DU BOIS.

Extrait du journal « *l'Excursion*. »

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.



*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

Dix-Neuvième Année.



Tome Trentième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Procès-verbaux des Assemblées générales :	
Assemblée générale du 27 Octobre 1898	257
II. Grandes Conférences de Lille :	
R. PAILLON. — Voyage au pays des Croisés (<i>avec Phototypies</i>)...	262
III. Georges HOUBRON. — En Ardennes.....	287
IV. E. CANTINEAU. — Excursion des lauréats du prix Léonard Danel à Boulogne-sur-Mer et à Calais, le 26 Mai 1898.....	302
V. Congrès national des Sociétés françaises de Géographie, XIX ^e ses- sion. Marseille. — Vœux.	308
VI. Programme du Congrès des Sociétés savantes de Paris et des Départements.....	311
VII. Éphémérides de l'année 1897.....	314
VIII. Faits et Nouvelles géographiques :	
I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.	
Afrique	314
Océanie.....	315
II. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.	
France	316
Europe	317
Asie	318
Afrique	319
III. — Généralités	320

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs ; Prix du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

**La Société n'est pas responsable des opinions émises par les
Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.**

***Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour
-les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires
peuvent disposer.***

***Les lettres concernant la partie financière doivent être
adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint,
44, rue Grande-Chaussée, à Lille.***

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 27 Octobre 1898.

Présidence de M. PAUL CREPY, Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Nicolle, Quarré-Reybourbon, Houbbron, Cantineau, Ardaillon, Pajot, Dr Vermersch, prennent place au Bureau.

Le procès-verbal de la précédente Assemblée générale a été publié dans le *Bulletin* du mois d'Août.

Adhésions nouvelles. — Depuis le 22 Juillet, le Comité a admis 48 membres nouveaux. La liste en est publiée à la suite de ce procès-verbal.

Conférences. — La série des Conférences de l'hiver 1898-1899 a été inaugurée le 24 Octobre par M. David Levat, qui avait pris pour sujet : *La Guyane et le contesté franco-brésilien*.

Excursions. — Du 23 au 28 Juillet. — La Hollande. *Directeurs* : MM. le Dr Vermersch et Decramer.

Du 11 au 28 Août. — Les Pyrénées. — *Directeurs* : MM. Henri Beaufort et Auguste Crepy.

Le 16 Octobre. — Ypres et le Mont de Kemmel. *Directeurs* : MM. Van Troostenberghe et Calonne.

Bibliothèque. — Quelques dons et achats viennent d'enrichir notre Bibliothèque. Voir la liste à la suite de ce procès-verbal.

Topographie. — Le Lieutenant Lemayeur a déposé les compositions des jeunes gens qui ont suivi son cours de topographie. MM. Tilmant et Delahodde ont bien voulu se charger d'examiner ces compositions.

Roubaix. — Le Comité a décidé qu'une médaille d'honneur serait offerte au nom de la Société à M. E. Nicod, qui a obtenu le premier prix dans le Concours entre les jeunes gens du cours de Géographie commerciale institué par un groupe d'industriels et de négociants roubaisiens, tous membres de notre

Société, et professé avec le plus grand dévouement par M. Lefebvre, directeur de l'Institut Turgot.

Boulogne-sur-Mer. — M. Farjon, Président de la Société de Géographie de Boulogne-sur-Mer, nous a recommandé les lauréats du Concours de Géographie organisé par cette Société.

Avec M. Godin, ils ont visité : les Établissements de la Compagnie de Fives-Lille et la Filature de coton de MM. Léon Crepy et fils ;

Avec M. A. Craveri (de Roubaix) : le Peignage de laines de MM. Alfred Motte et C^{ie} et l'École des Arts industriels ;

Avec M. J. Petit-Leduc (de Tourcoing) : la Manufacture de tapis d'Orient de M. Jules Rombeau et le Tissage mécanique de tapis de M. Louis Monnier.

Des remerciements ont été votés à nos trois dévoués collègues, membres du Comité, qui ont si bien piloté les lauréats boulonnais à Lille, Roubaix et Tourcoing, ainsi qu'aux industriels qui les ont très gracieusement autorisés à visiter leurs belles usines.

Afrique centrale. — Les dernières lettres reçues par notre Président, en Août et Septembre, d'un *Lillois au centre de l'Afrique*, sont datées de Fort Hossinger, du Poste-arsenal du Soueh et de Kodziolé.

A la nouvelle de l'occupation de Fashoda, des félicitations ont été votées et envoyées au commandant Marchand et à ses compagnons pour l'énergie et l'intelligence dont ils ont fait preuve dans l'accomplissement de la mission dont ils étaient chargés.

Congrès. — Le Ministre de l'Instruction publique a décidé qu'à l'avenir les Congrès des Sociétés savantes se tiendraient alternativement à Paris et dans une ville de province. Toulouse recevra les Congressistes en 1899. V. le programme p. 311.

— Notre très sympathique et très dévoué Secrétaire-Général a représenté la Société au Congrès de Géographie tenu à Marseille en Septembre dernier. Voir p. 308 les vœux émis par ce Congrès.

MM. Ernest Nicolle, Joseph Petit-Leduc et Craveri assistaient également à ce Congrès.

M. Léonard Danel a offert à la Société une fort belle médaille, en argent, grand module, œuvre de M. Roty, frappée à l'occasion du 200^e anniversaire de la fondation de son Imprimerie. Le Président s'est chargé de remercier M. Danel.

Nécrologie. — M. Victor Barbier, Secrétaire-Général de la Société de Géographie de l'Est, membre correspondant de notre Société.

M. le Professeur C. Amrein, Président de la Société de Géographie commerciale de la Suisse orientale (St-Gall), également membre correspondant de notre Société.

M. Jacques Gebelin, rédacteur en chef du *Bulletin de la Société de Géographie de Bordeaux*.

M. Debruyne, notaire honoraire, doyen d'âge de notre Société.

Distinctions honorifiques. — Chevalier de la Légion d'honneur : M. le Dr Tauchon, médecin à Valenciennes.

Officier de l'Ordre de Léopold de Belgique : M. Ernest Loyer, Député du Nord.

Chevalier de l'Ordre de St-Grégoire-le-Grand : M. Destombes, architecte, à Roubaix.

Chevalier de l'Ordre d'Orange-Nassau : M. Ach. Ledieu, Consul des Pays-Bas.

Chevalier de l'Ordre d'Isabelle-la-Catholique : M. A. Ledieu, Consul des Pays-Bas.

Officiers de l'Instruction publique : M^{lle} Coulboux, Directrice de l'Institut Sévigné de Roubaix ; M^{me} Badard, Directrice du Collège de jeunes filles d'Armentières ; M. Lemoine, Professeur à la Faculté de Médecine de Lille.

Officier d'Académie : M. Poulle, Procureur de la République à Valenciennes.

Lecture. — M. Houbbron, Bibliothécaire de la Société, fait une lecture très goûtée sur *un coin d'Ardenne et la vallée de la Semoys*.

Le Président remercie en termes charmants notre distingué collègue, de sa très instructive leçon de géographie, qui se trouve reproduite à la page 287 du présent Bulletin.

La Séance est levée à neuf heures et demie.

MEMBRES ADMIS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 22 JUILLET 1898 :

N^{os} d'ins-
cription. MM.

3349. JONGH (Cornélis), employé, 38, rue St-André.
Présenté par MM. *Van Troostenberghe et Renouard*.
3350. GODARD (Louis), industriel, 87, rue Boucher-de-Perthes, Roubaix.
Bayard et Didry.
351. AERTS (Théophile), hôtel du Faucon, Bailleul.
Henri Beaufort et Van Troostenberghe.
3352. THOMAS (le lieutenant) au 16^e chasseurs, 73, rue Gambetta.
Paul Crepy et Merchier.
3353. CRÉMONT (Julien), négociant, 158, rue Barthélemy-Delespaul.
Prosper Ravet et Delahodde.
3354. DELAHAYE (Eugène), pharmacien, 261, rue Nationale.
Henri Beaufort et Spriet.
3355. D^r PAQUET (Félix), 19, rue Faidherbe.
M^{me} Paquet et Aug. Crepy.
3356. ANGELO (Alfred), négociant, 67, rue de Turenne.
O. Leburque et Fernaux.
3357. DESPATURES (M^{lle} S.), représentant, 69, rue Nationale.
Choquel-Bommart et Henri Beaufort.
3358. VANDEN DRIESSCHE, (Gustave), représentant, 39, rue d'Artois.
Bouchery et Paul Santenaire.
3359. SUZAN (Charles), propriétaire, 3, rue Denis-Godefroy.
Henri Beaufort et V. Delahodde.
3360. CREVAUX, proviseur du Lycée Faidherbe.
Paul Crepy et Merchier.
3361. DUBRULLE (l'Abbé), professeur au Collège St-Joseph.
Helluy et Dejaeghere.

**N° d'ins-
cription.] [MM.**

3362. CANONNE (Melle) institutrice, 41, rue Esquermoise.
Fernaux et Tilmant.
3363. LEFEBVRE (Victor), professeur à l'École supérieure, boulevard Louis XIV.
Tilmant et Fernaux.
3364. LANDRON (Charles), propriétaire, 23, rue Stappaert.
Dr Vermersch et Henri Beaufort.
3365. ROGER (Paul), Député, 21, rue du Curé-St-Etienne.
Paul Crepy et Fernaux.
3367. LEBURGUE, employé, 90, rue Desurmont, Tourcoing.
F. Masurel et Petit-Leduc.
3368. DERYAUX (Charles), représentant, rue St-Jacques, Tourcoing.
E. Deryaux et Petit-Leduc.
3369. BOULANGER (G.), représentant, 74 bis, rue Nationale.
Godin et Laroche.
3370. MARQUIS, dir^r du Comptoir d'escompte du Nord, 24, r. St-Georges, Roubaix.
Leburque et L. Déprès.
3371. RIBEAUCOURT (Édouard), industriel, 37, rue du Grand-Chemin, Roubaix.
Leburque et E. Boulenger.
3372. LAGAGE (César), négociant, 53, rue Pierre-Motte, Roubaix.
Leburque et A. Rousseau.
3373. VANOUTRYVE (Félix), industriel, 91, boulevard de la République, Roubaix.
Leburque et J. Masurel.
3374. LORTHIOIS (Joseph), négociant, 87, rue Inkermann, Roubaix.
Leburque et P. Masurel.
3375. VANDAMME (Émile), 17, boulevard de la République, Roubaix.
Leburque et M. Bertrand.
3376. HUET-WALLAERT (Charles), rue du Manège, Roubaix.
Leburque et L. Leclercq-Huet.
3377. PETIT-LORIDAN (Paul), 45, rue Nain, Roubaix.
Leburque et Léon Petit.
3378. DELESCLUSE (Louis), industriel, 108, rue du Coq-Français, Roubaix.
Leburque et Eug. Motte.
3379. MOORMANN (Alexandre), industriel, 18, rue de l'Ermitage, Roubaix.
Leburque et E. Boulenger.
3380. DELESCLUSE (Félix), industriel, 74, boulevard de Belfort, Roubaix.
Leburque et E. Motte.
3381. BLUM (E.), négociant, 96, boulevard de Paris, Roubaix.
Leburque et Léon Troller.
3382. PROUVOST-FAUCHILLE (Édouard), 121, boulevard de Paris, Roubaix.
Prouvost-Bénat et Leburque.
3383. GLORIEUX (Henry), fabricant, 44, rue Charles-Quint, Roubaix.
Prouvost-Bénat et Leburque.
3384. BOSSUT (Maurice), 129, boulevard de Paris, Roubaix.
Prouvost-Bénat et Émile Bossut.
3385. ELOY-LECOMTE (Émile), fabricant, 135, boulevard de Paris, Roubaix.
Leburque et Prouvost-Bénat.
3386. TOULEMONDE (Émile et Paul), fabricants, 23, rue du Pays, Roubaix.
Prouvost-Bénat et Leburque.
3387. OLIVIER (Léon), membre de la Ch. de Com., 48, rue Daubenton, Roubaix.
Leburque et Voldemar Lestienne.

- N^{os} d'ins- MM.
cription.
3388. WATTINNE fils (Auguste), 15, rue de Lille, Roubaix.
Prouvost-Bénat et Leburque.
3389. PROUVOST (Albert), industriel, 50, boulevard de Paris, Roubaix.
Prouvost-Bénat et Leburque.
3390. MASUREL (Émile), rue de Barbieux, Roubaix.
Prouvost-Bénat et E. Bossut.
3391. MASUREL (Georges), boulevard de Cambrai, Roubaix.
Prouvost-Bénat et Leburque.
3392. LECLERCQ-MULIEZ, industriel, rue de Lille, Roubaix.
Prouvost-Bénat et Leburque.
3393. POLLET fils (César), 56, rue du Curoir, Roubaix.
Leburque et César Pollet père.
3394. TIBERGHIEU-MOTTE, 87, rue de Lille, Tourcoing.
Motte-Jacquart et Petit-Leduc.
3395. BERNARD (Benjamin), propriétaire, 31, rue de Thionville.
Maurice et Jean Bernard.
3396. PLAIDEAU (Ernest), propriétaire, 17, rue Tenremonde.
M^{me} Alfred Maquet et Maurice Maquet.
3397. PARÉE (Marcel), étudiant, 43, rue de Tournai.
L. Duhain et Dr Vermersch.
-

LIVRES, CARTES ET PHOTOGRAPHIES
REÇUS OU ACHETÉS POUR LA BIBLIOTHÈQUE DEPUIS JUILLET 1898 :

1^o DON.

2120. La question de Misiones ante los Estados Unidos, par C. Aldao. New-York, 1894. — Don de l'auteur.
2125. Les peuples et les langues de la Chine méridionale, par C. Madrolle. Paris, Challamel, 1898. — Don de l'éditeur.
2127. Discours prononcés à la Séance générale du Congrès des Sociétés savantes par MM. Darlu et Alfred Rambaud. — Imprimerie Nationale, 1898. — Don du Ministère de l'Instruction publique.
2128. P. Lorthior et son œuvre, par Ed. Van Hende. Lille, Danel, 1898. — Don de l'auteur.
2129. Catalogue raisonné du Musée royal de La Haye. La Haye, Martinus Nijhoff, 1895. — Don de M. le Dr Vermersch.
2130. Atlante scolastico per la Geografia fisica e politica di Giuseppe Pennesi. — Don de l'Institut cartographique italien de Rome, 1898.
2131. Annuaire colonial agricole, commercial et industriel. — Don de M. Paul Crepy.
2132. Annuaire colonial administratif. — Id.
2133. Annuaire agricole, commercial et industriel des colonies de la République française. 1897. — Id.
2134. Annuaire colonial administratif. 1897. — Don de M. Paul Crepy.
2139. Géographie militaire du département de l'Ain, par J. Corcellier à Annecy. 1898. — Don de l'auteur.

2140. Michelet géographe, par le même. 1898. — Don de l'auteur.
2142. Notice sur le débit et l'emploi du bois de bateau dans le département du Nord, par M. Bécourt. — Don de l'auteur.
2147. Zurich Beschreibung des Festzuges. (Description avec gravures d'un cortège costumé. — Don de M. Delessert.
2148. Le 4^e Congrès international des Sciences géographiques tenu à Paris en 1889. Paris, 1891. — Don de la Société de Géographie de Paris.

2^e ACHATS.

2121. Sur les montagnes. Les Pyrénées, par Henri Spont. Paris, 1808.
2122. Le Jura, texte et dessins de Fraipont. Paris, Laurence, 1807.
2123. Les Vosges, id. 1806.
2124. Le Nord pittoresque, par MM. Cons et Moy. Illustrations de Sadoux. Paris, Société française de librairie. 1808.
2126. Voyage en France, par Ardoûin-Dumazet, 17^e série.
2135. Lot de 24 opuscules sur la géologie de la Belgique, par E. Vandenbroek. Bruxelles, années diverses.
2136. Lot de 114 plans de villes belges ou hollandaises au XVI^e siècle, avec notices en latin.
2137. L'Athènes de la Sprée, par L. Gorsal. Paris, Savino.
2138. Un voyage en Flandre, Artois et Picardie en 1714, publié d'après le manuscrit du sieur Nomis, par A. Eeckmann. Lille, Ducoulombier, 1880.
2143. Plages belges de Dunkerque à Ostende, par Auguin. Paris, 1898.
2144. L'Europe et l'Égypte, par Nicolas Notovitch. Paris, Ollendorf, 1886.
2145. Le droit du Croissant, par Hans Barth, traduit de l'allemand par J. Aymeric. Paris, Wolf, 1898.
2146. De Thessalie en Crète, par Pierre Mille. Paris, 1898.

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

VOYAGE AU PAYS DES CROISÉS

Conférence faite à Lille le 6 Mars 1898,

Par M. R. PAILLOT, O. A. ,
Agrégré des Sciences physiques,
Président de l'Union française de la Jeunesse,
Membre de la Société de Géographie de Lille.

MESDAMES, MESSIEURS,

Il y a des voyages qui passent pour des entreprises téméraires, exclusivement réservées à ceux qui disposent, à la fois, de beaucoup

de temps et de beaucoup d'argent. Tel était, pour moi, et jusque dans ces derniers temps, un voyage en Syrie et en Palestine. Les récits de Chateaubriand, de Lamartine, de Loti et tant d'autres, me laissaient l'impression de difficultés très grandes à surmonter, de luttes à soutenir tant contre les hommes que contre les éléments; il me semblait qu'il fallait se munir d'escortes bien armées, qu'il était nécessaire de faire agir des influences puissantes pour visiter tel ou tel monument et que la route était sillonnée de nombreux écueils.

Eh bien! grâce à la « *Revue générale des Sciences* », on peut affirmer que ces craintes ne sont nullement justifiées. Sous l'intelligente direction de M. le D^r Olivier, admirablement secondé par M. Amphoux, avec le précieux concours de la « *Compagnie des Messageries maritimes* », ces voyages sont devenus aussi faciles qu'agréables et instructifs.

Je n'en veux pour preuve que ce « *Voyage au pays des Croisés* », dont je me propose de vous entretenir et qui a été entrepris sous les auspices de la « *Revue générale des Sciences* ». Je crois être utile à mes collègues de la Société de Géographie en leur faisant connaître cette organisation irréprochable.

Parti de Lille au mois de juillet dernier, j'arrivai à Marseille le 11 septembre après avoir parcouru, à bicyclette, en compagnie de mon excellent ami F. Pérot, la Normandie, la Bretagne et les bords de la Loire et, seul, la vallée du Rhône, — véritable chemin des écoliers sur lequel j'aurai peut-être un jour l'occasion de revenir.

Le 13 septembre, à midi, nous nous embarquons sur le *Sénégal*, magnifique paquebot à hélice spécialement affecté par la « *Compagnie des Messageries maritimes* » au service de la Méditerranée et de la mer Noire. Pour ceux que ces détails intéressent, je dirai qu'il a 125 mètres de long sur 12 mètres de large et que sa machine développe 2.900 chevaux, avec une vitesse moyenne de 13 nœuds.

Le salon d'arrière sert de salle à manger, le salon d'avant est réservé à la bibliothèque et aux conférences. Partout, des lampes électriques à profusion. Ce paquebot est placé sous la haute direction du commandant Rebufat, un Marseillais énergique et bon, adoré de son équipage et qui, à la fin de la première journée, ne compte, parmi les passagers, que des amis.

Il n'y a qu'une seule classe de passagers, la première; le prix du voyage varie suivant la cabine que l'on occupe. Ces cabines sont confortablement installées; je parle des cabines de l'arrière; celles du

gaillard d'avant sont moins luxueuses. La cabine qui m'était réservée renfermait six lits, trois de chaque côté, étagés l'un au-dessus de l'autre, le premier au niveau du sol, le troisième à la hauteur du plafond..... un vrai caveau de famille. Nous n'étions heureusement que deux passagers dans cette cabine et nous avons choisi les lits du milieu, à hauteur d'homme, les considérant comme les plus commodes. Mais leur escalade n'est pas facile, je vous prie de le croire. J'ai dû, pendant près d'une heure, faire appel aux notions les plus savantes de la gymnastique avant de pouvoir y entrer. Et une fois dans la couchette, ne croyez pas que toutes les difficultés soient aplanies. Il faut encore user de précautions particulières pour se retourner sans se cogner la tête contre le lit supérieur. Passer une nuit là-dedans, quand on n'en a pas l'habitude, c'est tout un poème !

Mais ces inconvénients n'étaient pas faits pour nous décourager et nous avons, sur le bateau même, de sérieux dédommagements. Les repas, notamment, pour la préparation desquels on n'employait pas moins de trois maîtres d'hôtel, ne laissaient rien à désirer et, lorsque la mer était calme, c'était une heure bien agréable que celle que l'on passait devant une table des mieux garnies en devisant joyeusement sur les événements de la journée.

Le soir, M. Diehl, le savant professeur d'histoire de l'Université de Nancy, nous initiait aux beautés des pays que nous allions parcourir par d'intéressantes conférences avec projections à la lumière électrique. M. Larroumet, Secrétaire perpétuel de l'Académie des Beaux-Arts, le brillant causeur que l'on applaudissait tout dernièrement à Lille, fut mis également à contribution et il nous fit deux remarquables conférences, l'une sur le théâtre grec au moment où nous allions visiter le fameux théâtre de Taormine en Sicile, l'autre sur le théâtre moderne à propos de deux petites comédies qui furent jouées à bord dans une soirée organisée au profit des matelots.

J'ajouterai que j'eus la bonne fortune de rencontrer sur le paquebot trois de nos concitoyens, M. et M^{me} Maxime Descamps et M. l'abbé Stoffaes (1), professeur aux Facultés catholiques. Leur amabilité, le charme de leur conversation et jusqu'à ces relations ultérieures créées

(1) M. l'abbé Stoffaes avait été chargé de remplir les fonctions d'aumônier du bord.

par le plaisir de rappeler des impressions communes, n'ont pas peu contribué à augmenter encore, pour moi, l'attrait de ce voyage.

Notre itinéraire était le suivant :

Après avoir longé les côtes de Provence, nous traverserons les bouches de Bonifacio qui séparent la Corse de la Sardaigne, puis le détroit de Messine, nous longerons les côtes de Grèce et nous arriverons à Rhodes pour nous rendre de là à Adalia en Turquie d'Asie. D'Adalia, nous voguerons vers l'île de Chypre et après avoir visité Famagouste, l'ancienne ville des Croisés, nous nous dirigerons vers Beyrouth. Là, un chemin de fer nous conduira à Damas et nous ramènera à Beyrouth après un crochet qui nous permettra de visiter les ruines de Baalbeck. — Nous irons, par mer, de Beyrouth à Jaffa. Une voie ferrée, nouvellement construite, nous mènera à Jérusalem et de retour à Jaffa, nous nous embarquerons pour l'île de Crète, où nous traverserons à dos d'âne l'isthme qui sépare la Sude de la Canée pendant que le bateau contournera la presqu'île pour nous reprendre dans ce dernier port. Nous rentrerons en France après avoir fait escale à Messine, ce qui nous permettra d'admirer le théâtre de Taormine et l'Etna.

Du voyage de Marseille à Rhodes je dirai peu de choses. C'est la route bien connue, généralement suivie par les paquebots qui se rendent en Orient, avec cette différence toutefois que le commandant du « *Sénégal* », avec une extrême obligeance, nous fait passer le plus près possible des côtes, que nous pouvons ainsi photographier facilement. Nous contournons le Stromboli en rasant son satellite le Strombolino, puis nous passons entre Charybde et Scylla, à quelques encablures de la côte d'Italie. Le lendemain nous longeons les côtes du Péloponèse, nous doublons le cap Matapan (le cap des Tempêtes), puis le cap Maléa, où un ermite célèbre se livre à la culture des simples. Nous distinguons parfaitement sa demeure ; mais l'ermite reste sourd aux appels désespérés de notre sirène et nous sommes privés de la bénédiction qu'il donne ordinairement aux navires qui passent au large.

Au Sud du cap Maléa, nous saluons au passage l'île de Cérigo, l'antique Cythère « expiant le culte de Vénus par la plus sinistre aridité ».

Enfin, après quatre jours de navigation ininterrompue nous arrivons devant Rhodes.

RHODES. — Rhodes est la dernière possession des Croisés en Orient. C'est là qu'aux mains de deux Français, Pierre d'Aubusson et Villiers de l'Isle-Adam, la Croix tomba sous l'effort du Croissant après une lutte héroïque des deux parts, mais où chaque chrétien avait quarante musulmans à combattre.

Malgré ses minarets et ses moulins aux ailes multiples, la ville ressemble à une vieille cité d'Europe surgissant tout à coup au sein d'une mer azurée. Avec son enceinte de remparts crénelés où se dressent, de distance en distance, des tours aux fenêtres à machicoulis, elle laisse l'impression d'une ville du Moyen-Age transplantée comme par enchantement sous le ciel d'Orient, et il n'est point besoin de faire grand effort d'imagination pour se représenter les pesants chevaliers tout bardés de fer guettant sur les remparts l'arrivée des galères turques.

A peine avons-nous stoppé à quelques kilomètres du bord qu'une multitude de barques entourent notre bateau. Elles sont montées par de grands diables en robes multicolores, la tête uniformément couverte du fez rouge, qui se tiennent debout par je ne sais quel prodige d'équilibre, criant, gesticulant et luttant à qui accostera le premier.

Ces barques ont vite fait de nous conduire à terre. A peine débarqué, un jeune homme habillé à la dernière mode parisienne, à part l'inévitable fez turc, me propose de me servir de guide dans mes pérégrinations à travers la ville. Il me dit qu'il est professeur de français à Rhodes. C'est pour moi une raison suffisante pour accepter son offre obligeante et je n'eus d'ailleurs pas lieu de m'en repentir.

La jetée est bordée de cafés avec des lits de bois en plein air sur lesquels les Turcs d'un côté, les Grecs de l'autre, restent étendus une partie de la journée, aspirant la fumée d'énormes chibouks et buvant du café dans des tasses minuscules. Nous passons devant ces éternels fumeurs et après avoir admiré la porte Ste-Catherine et ses écussons français, nous nous engageons dans la rue des Chevaliers. Ici, l'illusion tient du prodige. De chaque côté de la rue, l'architecture religieuse, civile et militaire des XIV^e et XV^e siècles survit sous ses formes les plus parfaites dans une suite d'édifices extérieurement intacts, car aucun restaurateur de monuments n'a passé par là. Des écussons, la plupart aux armes de France et taillés dans le marbre blanc se détachent

dans tout l'orgueil de leurs fières devises. Ici c'est la devise des Beaumanoir : *J'aime qui m'aime*, là celle des Salvaing : *Que ne ferais je pour elle ?* Ça et là s'ouvre une ruelle étroite, profonde, en demi-ogive avec, au fond, une large tache lumineuse. Quelques fenêtres grillées garnies de plantes où apparaissent des têtes de femmes ou de fillettes aux grands yeux ravis, aux cheveux noirs chargés de sequins d'or, qui se sauvent après avoir satisfait leur curiosité. Essaye-t-on de jeter un coup d'œil à l'intérieur de ces forteresses ? On aperçoit une cour ombragée, pavée de larges dalles disjointes entre lesquelles croît une herbe épaisse et droite comme si, depuis des années, nul ne l'avait foulée.

Le gouverneur de Rhodes a donné des ordres pour que toutes facilités nous soient laissées de visiter les points intéressants. Son secrétaire et le chef de la police nous accompagnent, mais ce que nous apprécions moins, c'est que chaque groupe de deux ou trois personnes est flanqué d'un argousin à mine patibulaire qui surveille minutieusement tous nos mouvements. C'est qu'en effet nous avons à subir une consigne sévère, celle de prendre des photographies sur les points dits *stratégiques*. Mais la tentation est forte, et pour rapporter quelques vues de ces endroits prohibés, j'employai le moyen suivant que je n'hésite pas à livrer à la publicité. Je place une pièce de menue monnaie sur mon appareil et je fais signe au policeman d'approcher. Son regard va droit au bacchich et il comprend sans plus d'explications ce que je désire. Il empoche la pièce.... et se retourne complaisamment pendant que je fais jouer l'obturateur.

La rue des Chevaliers aboutit au palais des grands maîtres transformé en bague. Du haut d'un chemin de ronde nous regardons à loisir une centaine de forçats qui se promènent en fumant dans la cour entourée de hautes murailles. Ces bandits sont vraiment superbes dans leurs costumes bariolés.

Nous sortons dans la campagne par la porte d'Amboise (fig. 1), nom bien Français et qui doit résonner étrangement aux oreilles turques. C'est de ce côté, le moins fortifié par la nature, que les chevaliers avaient accumulé leurs moyens de défense. Au delà des remparts s'étend un immense cimetière. C'est là que reposent les 180.000 Turcs que les chevaliers abattirent avant d'ouvrir leurs portes. On y voit des quantités de pierres droites et plates, quelques-unes chargées de versets du Koran et d'un turban grossièrement sculpté pour indiquer ceux qui sont allés à la Mecque.

Nous longeons pendant quelque temps les remparts (fig. 2) et croisons quelques indigènes, notamment des femmes au visage soigneusement recouvert d'un voile multicolore, montées sur de petits ânes frais et pimpants. Un manteau léger les couvre de la tête aux pieds et fait d'elles un paquet informe qui, lorsque le vent s'y engouffre, leur donne l'aspect d'un ballon à demi-gonflé.

Nous rentrons en ville par la porte St-Jean (fig. 3) et, sous la conduite de notre cicérone, nous visitons le quartier turc, puis le quartier juif. C'est vendredi, la veille du Sabbat. Les habitants se livrent à un nettoyage général. Les enfants, qui pullulent, nous regardent curieusement. Beaucoup d'entre eux, spectacle écoeurant, ont les yeux cerclés de mouches qu'ils n'ont pas la force de chasser.

Nous arrivons bientôt devant la Châtellenie (fig. 4) qui sert maintenant d'habitation à un juge du Tribunal de commerce. Après quelques pourparlers on nous en permet l'entrée. Je fus reçu cérémonieusement par le maître du logis, dans une salle entourée de sofas garnis de riches étoffes et après m'avoir fait visiter toute la maison, on me conduisit dans un jardinet situé à la hauteur du premier étage. Comme j'y admirais des fleurs superbes et inconnues pour moi, mon hôte en fit confectionner un énorme bouquet qu'il me pria d'accepter. Sur un signe de lui, une jeune fille ravissante me présenta sur un massif plateau d'argent, du raki, de l'eau et de la confiture de citron que j'acceptai de grand cœur, car je mourais de soif. C'était une des filles du juge, une de ces beautés idéales, d'une irréprochable pureté qui eussent tenté le ciseau de Praxitèle et mes regards ne pouvaient se détacher d'elle. Je me croyais, dans un rêve, transporté au palais d'Haydée, et devant ces yeux noirs, les vers de Byron me revenaient à la mémoire :

« But her eyes

» Were black as death, their lashes the same hue,
» Of down cast length, in whose silk shadow lies
» Deepest attraction ; for when to the view
» Forth from its raven fringe the full glance flies
» Ne'er with such force the swiftest arrow flew.

« Mais ses yeux étaient noirs comme la mort ; ses cils avaient la même teinte,
» ces longs cils qui sous leur ombre soyeuse recèlent une attraction si puissante,
» car de dessous leur frange noire, le regard est dardé avec une force que n'égalait
» jamais la flèche la plus rapide. »

Mais il est bientôt l'heure de rentrer à bord et je dois quitter, non



1. RHODES. — PORTE D'AMBOISE.



2. RHODES. — LES REMPARTS.



3. RHODES. — PORTE ST-JEAN.



4. RHODES. — LA CHATELLENIE.



5. ADALIA. — DÉBARQUEMENT.



6. ADALIA. — CARAVANSÉRAIL.

sans regrets, cette demeure hospitalière pour regagner le port où les barques-nous attendent. Avant de partir, mon aimable guide détache de sa chaîne de montre une magnifique médaille antique qu'il me prie d'accepter en souvenir de mon séjour à Rhodes. Il me fait promettre, en échange, de lui envoyer mes impressions de voyage. J'espère qu'il n'aura pas trop perdu pour attendre.

ADALIA. — Le lendemain, à l'aube, nous étions en vue des côtes d'Anatolie et bientôt nous jetions l'ancre dans le port d'Adalia, en Turquie d'Asie.

Adalia est la grande ville commerçante du littoral asiatique ; elle est fort fréquentée par les marchands grecs qui viennent de Rhodes, de Smyrne et même de Salonique. Elle compte actuellement 26.000 habitants.

C'est dans cette ville que Louis VII, en 1148, chercha un abri pour son armée harcelée par les Turcs.

Rien de pittoresque comme ce joli port, enserré entre de hautes murailles crénelées dont la base disparaît sous la verdure et les plantes grimpantes. A l'entrée, se dressent deux piliers massifs, d'appareil romain, reste des travaux qui avaient fait de l'antique Attalie une importante place maritime.

La vie active se concentre sur la « marine » et dans le bazar. Une population oisive de marins et de commerçants vient s'installer pendant de longues heures dans les petits cafés bâtis sur pilotis qui bordent la « marine ». On y fume, on y cause ; il n'en faut pas plus pour occuper la journée dans cet Orient où le temps a si peu de prix.

Entre les murailles et le phare situé sur une pointe de rochers, s'étendent des jardins et des vergers qui sont la promenade habituelle des habitants d'Adalia. Des femmes richement vêtues de l'élégant costume anatolien où dominent les couleurs claires se tiennent en groupes sur la crête de la falaise. On aperçoit toute la ligne des côtes qui forment la baie, profondément découpées, couronnées d'une végétation luxuriante et sillonnées de cascades qui tombent bruyamment dans la mer d'une hauteur de 400 mètres. Ces cascades sont formées par des canaux dérivés du Douden qui coule à quelques lieues d'Adalia ; c'est à eux que cette région doit son incroyable fertilité.

Notre arrivée à Adalia fait sensation. Nous débarquons entre une double haie de curieux difficilement maintenus par la police locale mobilisée à notre intention (fig. 5). Ces policiers sont armés d'énormes

matraques ou de fouets qu'ils laissent retomber lourdement sur le dos de ceux qui dépassent l'alignement, avec un sans-gêne qui n'a d'égal que la placidité avec laquelle les coups sont reçus.

C'est jour de marché. La ville présente une animation extraordinaire. De longues théories de chameaux solennels portant de lourdes charges arrivent par toutes les rues, précédées d'un bourriquet minuscule tout fier de son rôle de chef de file. Ils se rendent tous dans un immense caravansérail et s'accroupissent lentement au soleil, dressant leur tête altière sur leur long cou sinueux (fig. 6).

Un jeune Turc, élève des Jésuites de Beyrouth et qui parle couramment le français, s'attache au groupe formé par les Lillois. Il nous donne toutes les explications dont nous avons besoin et nous sert de guide pendant notre séjour à Adalia.

Une rue montante nous mène au Tribunal, simple construction en bois de peu d'apparence que nous prenions d'abord pour un hôpital, puis au bazar où nous sommes reçus par les parents du jeune homme qui nous offrent..... de l'eau et des pommes. Nous traversons le bazar pour nous rendre à la mosquée Djoumanoun-Djani. Tout près de là nous nous arrêtons quelque temps devant le téké d'un derviche tourneur, et si nous ne pouvons y pénétrer nous nous en consolons en jetant un coup d'œil à l'intérieur, qui ne renferme que deux sarcophages. C'est là, paraît-il, que reposent un saint derviche, Aman, et sa femme Doudou.

Par une chaleur torride (38° à l'ombre), nous nous rendons dans les jardins d'Adalia, en dehors de la ville, où les matelots du bord ont préparé le déjeuner, car les hôtels sont des établissements inconnus à Adalia. La route a été réparée pour nous; elle n'en est pas meilleure pour cela.

Nous longeons les anciens remparts et passons devant un arc de triomphe consacré à Adrien. Toute la population, de même qu'au débarcadère, est là pour nous voir passer. Toutes les femmes sont sur le seuil des maisons (fig. 7). On leur a dit que nous allions manger... de la neige (on a en effet apporté deux tonneaux de neige pour nous donner des boissons fraîches), et cela excite au plus haut point leur curiosité.

Nous déjeunons sur un petit promontoire, à l'ombre de hauts platanes, entouré de fossés où coule une eau limpide qui va, quelques pas plus loin, se perdre dans la mer.

Après le déjeuner, une voiture, — je pourrais dire *la* voiture —

d'Adalia vient chercher les dames pour les ramener en ville. Pour ma part, je m'avance un peu plus loin dans le pays pour y faire une ample moisson des superbes fleurs de ces régions et aussi pour prendre quelques photographies ; promenade imprudente , d'après ce que l'on m'affirma ensuite, car cette contrée est habitée par les Druses qui, me trouvant seul dans ces parages, auraient très bien pu me faire un mauvais parti. Le paysage est de toute beauté : ce n'est qu'un nid de verdure. Tout le long de la baie on aperçoit les cascades dont je parlais plus haut, dont l'eau blanche, miroitant au soleil, vient se jeter dans la mer d'un bleu azuré (fig. 8). C'est une vision féerique.

FAMAGOUSTE. — Nous voguons maintenant vers l'île de Chypre qui appartient aux Anglais depuis 1878. Je me bornerai à décrire la ville de Famagouste qui fut la capitale des Lusignan et où ces derniers avaient élevé des palais et des édifices royaux sur le modèle de la France.

Depuis 1571, où Bagradius rendit Famagouste aux Turcs après une défense dont ils reconnurent l'héroïsme en le faisant écorcher vif, jusqu'à l'occupation par l'Angleterre, rien n'a été changé à la ville. A l'exception de ses remparts et de sa cathédrale, Famagouste ne présente plus aujourd'hui qu'un amas de ruines et de décombres. Les Anglais n'ont pas eu le temps d'y imprimer leur marque de fabrique. En colonisateurs habiles, ils se sont contentés d'y maintenir une petite garnison chargée de surveiller les fonctionnaires turcs qu'ils ont conservés et, n'étaient la monnaie en cours et quelques soldats anglais qu'on aperçoit par ci par là, on pourrait croire que l'île est restée sous la domination du sultan.

Chypre commande le golfe d'Alexandrette qui ouvre au commerce les grandes routes d'Asie mineure. C'est pour cela que les Anglais, maîtres de Gibraltar et de Malte, se sont emparés de Chypre en attendant de mettre la main sur l'Égypte, par notre faute, et sur la Crète, ce qui serait déjà fait sans l'intervention de l'Europe.

Elle ne fut point banale cette promenade solitaire que je fis, aussitôt débarqué (fig. 9), à travers les ruines grandioses, par des chemins couverts d'une couche épaisse de poussière blanche où les pieds s'enfoncent comme dans de la boue. A cette heure de la journée et par cette chaleur tropicale, il n'y a guère, comme disent les Orientaux, que les Français et les chiens qui osent s'aventurer dans la rue. — Je dois à la vérité de dire que je ne rencontrai même pas de chiens.

Je passai devant l'église St-Nicolas, aujourd'hui grande mosquée, qui date du XIV^e siècle. La façade (fig. 10), pareille à celles de nos églises gothiques de France, ornée de trois portails aux fines ciselures est à peine déformée par un léger minaret.

Traversant la place St-Nicolas, j'arrivai devant l'ancien palais royal dont il ne reste que la façade du péristyle, formée de quatre arcades gothiques décorées de colonnes de granit. Plus loin ce sont des églises, des chapelles qui découpent sur le ciel bleu leurs hautes fenêtres sans vitraux. En voici une (fig. 11), transformée en magasin au blé. En voici d'autres, éventrées, lugubres, laissant voir encore sur leurs murs délabrés des restes de peintures exquises.

C'est tout ce qui reste de cette ville qui jadis éclipsa Alexandrie, Tyr, Smyrne et Trébizonde, de cette ville dont un prêtre allemand disait vers l'an 1314 :

« J'ai vu dans ce pays de Chypre les plus généreux et les plus riches
» seigneurs de la chrétienté. La ville de Famagouste est une des plus
» belles cités qui existent. Les habitants vivent dans l'opulence et une
» fortune de 3.000 florins de rente n'est pas plus estimée ici qu'un
» revenu de 3 marks chez nous. »

Au soleil couchant et après une rapide excursion jusqu'au village de Varocha, à quelques kilomètres de Famagouste, nous nous retrouvons tous sur la place St-Nicolas où, moyennant un prix dérisoire, on nous sert un thé délicieux et un raisin succulent. Nous regagnons le port par petits groupes silencieux, emportant de cette visite une impression de tristesse indéfinissable.

BEYROUTH. DAMAS. — Le lendemain, de bon matin, nous jetions l'ancre dans le port de Beyrouth. Un stationnaire français le *Troude*, que nous devions revoir plus tard en Crète, captive notre attention. A huit heures, une sonnerie française, vive, alerte, résonne, un coup de feu retentit et nos trois couleurs apparaissent à l'arrière du cuirassé pendant que les marins présentent les armes. J'ai assisté plusieurs fois, à Cherbourg, à Brest, à cette cérémonie quotidienne, mais jamais je n'éprouvai une émotion aussi intense à cette distance de la patrie, dans ces eaux turques gardées par un vieux navire à aubes, triste spécimen des navires de guerre ottomans et qui aurait toutes les peines du monde à sortir du port.

La ville de Beyrouth est trop civilisée pour être pittoresque. Je ne puis admirer que le décor qui est merveilleux, la situation admirable



7. UNE RUE D'ADALIA.



8. ADALIA. — LES CASCADES.



9. FAMAGOUSTE. — LE PORT.



10. FAMAGOUSTE. — ÉGLISE ST-NICOLAS.



11. FAMAGOUSTE. — RUINES.



12. DAMAS. — MOSQUÉE DES OMNIADES.

du port couché au bas d'un cirque de montagnes et dominé par les sommets neigeux du Sannin qui, d'après un proverbe arabe : « porte l'hiver sur sa tête, le printemps à sa ceinture et l'été à ses pieds. »

Quelques-uns d'entre nous vont visiter l'établissement des Jésuites qui compte près de 900 élèves, dont 120 suivent les cours de la Faculté de médecine, à laquelle le gouvernement français accorde une subvention annuelle de 93.000 francs. Cette école de médecine rend les plus grands services en Orient, où les mesures hygiéniques sont pour ainsi dire nulles. Mais une pénible nouvelle y attendait les visiteurs. Le conseil médical ottoman venait en effet de refuser de reconnaître le diplôme français, condamnant ainsi officiellement la science française.

C'est là un coup fatal porté à notre influence en Orient, déjà menacée depuis longtemps, car depuis le commencement du siècle, toutes les puissances de l'Europe, à la suite de l'Angleterre, notre plus constante rivale, tendent à diminuer le rôle prépondérant de la France. L'Allemagne est là qui veille ; c'est elle qui releva le prestige de la Turquie en dirigeant ses armées dans une guerre récente ; dans quelques jours l'empereur Guillaume ira inaugurer à Jérusalem une église qu'il a fondée. Est-il difficile, d'après cela, de deviner à quels mobiles a obéi le sultan en frappant les Jésuites de Beyrouth ?

L'anticléricalisme, a dit Gambetta, n'est pas un article d'exportation. Aussi le gouvernement de la République, continuant l'œuvre des anciennes monarchies, subventionne-il, en Orient, des congrégations hospitalières et enseignantes qui s'emploient, en somme, à faire aimer la France, à instruire et à moraliser en son nom. Leur influence, la nôtre par conséquent, se trouve amoindrie et il faut espérer que notre diplomatie saura remettre les choses en état. Comme le faisait remarquer M. Larroumet dans un magistral article qu'il publiait dans le *Figaro*, abandonner ces institutions serait, pour la France, s'abandonner elle-même.

A midi, après le déjeuner à bord, nous nous rendons à la gare du chemin de fer qui relie Beyrouth à Damas. Le trajet est de 9 heures, bien qu'à vol d'oiseau la distance entre les deux villes ne dépasse pas une quarantaine de kilomètres. C'est que l'on doit faire l'ascension du Liban et traverser tout l'Anti-Liban, par les vallées sinueuses. Le chemin de fer gravit lentement la montagne sur une voie à crémaillère jusqu'à une altitude de 1.500 mètres. Pendant cette ascension, le panorama se déroule dans un ensemble magnifique. A mesure que l'on monte, la

nappe de la mer s'agrandit, s'étend à perte de vue, éblouissante, baignée de lumière, confondue au loin avec le ciel. Deux heures après notre départ, nous apercevons encore la rade de Beyrouth.

A Aïn-Sofar, halte de 40 minutes pendant laquelle nous visitons un hôtel admirablement situé, où les riches Syriens viennent faire des cures d'air. L'établissement possède une piste pour bicyclettes et beaucoup d'entre nous se livrent pendant quelques instants à leur exercice favori.

Puis nous descendons dans la Cœlé-Syrie, la Syrie Creuse. Nous sommes en plein paysage biblique. La végétation se fait rare, puis disparaît. On s'enfonce à travers la montagne dénudée et sauvage. Ce sont de hauts sommets abrupts, aux arêtes aiguës, tailladées et déchirées. Puis une suite de défilés aux rochers inaccessibles, percés d'antiques cavernes sépulcrales, devenues aujourd'hui les nids des grands aigles et des vautours noirs que l'on voit planer dans les airs.

Le soir, à 9 heures, nous sommes à Damas et des voitures nous mènent à l'hôtel Besraoui, où se trouvent réunis le luxe oriental et le confortable anglais. Après un repas sommaire nous gagnons nos chambres, où nous espérons jouir bientôt d'un repos bien gagné. Mais nous avons compté sans les chiens de Damas dont les aboiements nous tiennent éveillés une partie de la nuit. Les chiens de Damas tiennent à la fois du loup, du chacal et de l'épagneul. Ils sont pitoyables, polés, galeux, les côtes et les vertèbres saillantes, tout souillés de poussière et de boue. Dans la journée, philosophes résignés et placides, ils dorment au milieu de la chaussée, insensibles au tumulte des passants, effleurés par les pieds des chevaux et les roues des voitures, ne se dérangeant que juste pour ne pas être écrasés. — Nullement agressifs et dangereux d'ailleurs, l'air humble et craintif, beaucoup plus habitués aux bourrades qu'aux caresses.

Mais la nuit, c'est autre chose. Seuls préposés au nettoyage de la rue, ils s'en vont, cherchant dans les tas de détritux une pitance problématique, heureux quand ils peuvent rencontrer quelque cheval mort abandonné par son conducteur. Ce sont alors de sanglantes batailles — la lutte pour la pitance — avec des aboiements féroces qui empêchent de dormir les étrangers, peu habitués à ce concert d'un nouveau genre.

Ma chambre donne sur la ville et le Barada coule sous mes fenêtres. Mon premier soin, au réveil, est d'en fixer la vue sur une plaque photographique.

Notre première journée est consacrée à visiter le bazar. Dans toutes les villes d'Orient, c'est dans le bazar que se concentre l'activité commerciale. Il n'en est pas de plus original, de plus complet et de plus vaste que celui de Damas.

Ce sont d'immenses galeries voûtées, plafonnées parfois de simples toiles, de nattes ou de solives par où le jour tombe en rayons adoucis. Partout des échoppes basses, aux cloisons de bois, avec leur peuple de marchands, rangés par corporations, installés placidement, dans l'attente de l'acheteur, comme des saints de pierre au fond de leurs niches.

Voici les libraires et les écrivains, pieux personnages à mine vénérable, qui calligraphient en belles lettres d'or des prières et des sentences du Coran, les selliers qui vendent de jolis harnais festonnés, des étriers niellés d'argent, les ciseleurs d'objets en cuivre, les bijoutiers et les orfèvres, fabricants de délicats filigranes et sertisseurs de pierres précieuses, les pâtisseries et les confiseurs, aux étalages multicolores dont les sucreries parfumées d'essences de fleurs sont très appréciées en Orient.

Mais plus que ces choses, ce qui frappe et surprend ici, c'est la cohue bigarrée et chatoyante, aux costumes pittoresques, le flot humain compact et houleux qui s'agite et emplit les rues, formé de types divers très caractéristiques : des femmes turques, voilées jusqu'aux yeux, cachées sous de grands haïks brodés d'or, bleus, pourpres, striés de raies noires et jaunes ; des chrétiennes, la figure découverte, encapuchonnées de voiles blancs qui tombent jusqu'à terre ; des Bédouins du désert, aux larges manteaux bruns, aux sayons grossiers en peaux de moutons et de chèvres, le teint basané, rablés et nerveux, d'allure superbe ; des juifs gras et sordides, aux papillottes balotantes, des Kurdes chevelus, l'air farouche, des Circassiens au bonnet d'astrakan, sanglés dans de longues lévites sombres, la poitrine hérissée d'étuis à cartouches.

Les costumes européens sont rares dans ce bariolage. Quelques uniformes écriqués de soldats, quelques redingotes de fonctionnaires turcs, on ne voit guère autre chose. Et tout ce monde drapé, vêtu de robes flottantes, coloré comme un manteau d'arlequin, donne à nos yeux d'Occidentaux, habitués aux teintes grises et neutres, un régal singulier et charmant. On a comme l'illusion d'un défilé de théâtre, d'un immense cortège de carnaval.

Les cris et le tumulte sont perpétuels dans le bazar. A l'entrée des

boutiques, des femmes s'attardent en discussions sans fin, avec des éclats de voix aigus. De vieux mendiants, à peu près nus sous leurs loques effilochées, s'en vont, la main tendue, geignant des complaints nasillardes ; des marchands d'eau, de limonade, de citrons, de glaces, annoncent leur marchandise et font tinter leurs petites tasses en cuivre, comme des sonnettes, pour amorcer les acheteurs.

Parfois, au-dessus de la foule grouillante, une silhouette difforme émerge tout à coup, une grosse tête d'animal se balance, comiquement solennelle : c'est quelque chameau, portant une lourde charge échafaudée, qui défile lentement, à grand renfort de clameurs et de jurons, dans une bousculade indicible.

Le soir, à six heures, toutes ces voûtes deviennent subitement silencieuses. Chaque marchand a cadenassé soigneusement les volets de sa boutique et de solides portes se tirent, clôturant l'entrée des bazars les plus précieux.....

L'après-midi nous visitons le faubourg de Méidan, quartier populaire d'une saleté repoussante, avec ses nombreuses teintureries où pendent de larges toiles indigo. Assises sur le trottoir, des vieilles sordides font griller sur du charbon, de bois des épis de maïs. Des enfants portent sur leurs têtes nues des monceaux de galettes gluantes. A l'extrémité du faubourg s'étendent d'immenses cimetières, tristes, dénudés, où parmi les humbles tombes en terre blanchies à la chaux dorment, sous des coupoles, les vieux califes damasquins, deux des femmes de Mahomet et sa fille Fatime. C'est de là que part, au printemps, la caravane de la Mecque.

Munis d'une autorisation spéciale, nous sommes admis à pénétrer dans la mosquée des Omniades, détruite en partie, il y a quelques années, par un incendie terrible et que l'on reconstruit actuellement. Le monument est de proportions grandioses. Sa grande cour rectangulaire, entourée de cloîtres et flanquée de trois minarets, ses fontaines gracieuses où les musulmans viennent faire leurs ablutions, offrent un type charmant et pur d'architecture sarrasine (fig. 12).

Nous grimpons jusqu'à la galerie du plus haut minaret, celui que l'on nomme le minaret de la Fiancée. De là nous avons une vue superbe sur la ville, avec ses toits en terrasse et ses mosquées sans nombre (fig. 13). Au delà, nous apercevons la forêt verdoyante, la ceinture de jardins et de vergers qui l'enveloppe de toutes parts ; plus loin encore et fermant l'horizon, les sommets arides, les croupes chauves des

montagnes et par de larges échappées une plaine vague noyée dans une buée rougèâtre qui est le désert.

Le soir, les jeunes gens vont dans un café-concert sur le bord du Barada. Un jeune Turc nous invite à une fête préparée en notre intention par un habitant de Damas. Nous nous y rendons avec empressement, car cela nous permettra de visiter ces intérieurs somptueux dont on nous a tant parlé et dont l'entrée est si sévèrement gardée. Tous ces palais sont bâtis sur un modèle uniforme : une grande cour rectangulaire pavée de marbres polychromes, ombragée de grenadiers, d'orangers et de citronniers. — Au milieu, dans une large vasque, une fontaine jaillissante ; tout autour des galeries qui surplombent. Sur l'un des côtés s'ouvre un large salon. C'est la pièce de réception, meublée de divans soyeux où tout le luxe de la maison est accumulé, où l'on ne sait quoi admirer le plus, des riches mosaïques et des marquetteries charmantes qui tapissent les murailles, des vieilles porcelaines de Chine, des plafonds en bois de cèdre rehaussés d'or, dentelés, guillochés, chefs-d'œuvre exquis de l'ancien art mauresque. Mais, hélas ! à côté de ces objets rares et précieux, de hideuses pacotilles modernes viennent détonner singulièrement, des vases de verre bleu à quarante sous la paire que l'on dirait gagnés aux loteries de nos fêtes foraines, d'affreuses lampes en zinc doré, des pendules rococo du goût le plus baroque.

Quant au spectacle qui nous y attendait, il ne peut être raconté..... même en latin.

Le lendemain, pendant que les dames sont allées visiter le harem du gouverneur — visite dont elles sont revenues d'ailleurs très désillusionnées — nous flânonnons à travers la ville, nous longeons les vieux remparts démantelés en passant devant la fenêtre par laquelle s'échappa saint Paul (fig. 14), puis nous nous rendons tous, en voiture, au village druse d'Es-Salayèh, étagé sur les flancs d'une montagne et qui forme comme un faubourg de Damas. La tradition veut que ce soit là qu'a été créée la femme avec une côte du premier homme ; on y montre même le tombeau d'Adam ! Une légende arabe veut également que Mahomet ait séjourné dans cette bourgade, subjugué par la beauté de la ville sans oser y descendre, craignant que l'entrée de ce paradis entrevu ne lui fasse perdre un jour le paradis d'Allah.

La légende est jolie et l'on comprend encore aujourd'hui l'émerveillement du Prophète, car le paysage se déroule merveilleux et grandiose et dans l'encadrement bleu du ciel brille la vision magique de la

cité toute blanche voluptueusement couchée, comme une sultane, au milieu de son lit de verdure.

Notre départ de Damas s'effectue le matin vers 8 heures. A Malakka, arrêt, déjeuner et départ pour les ruines de Baalbeck. On a mobilisé toutes les voitures à plusieurs lieues à la ronde, mais si les types sont différents, elles sont toutes aussi vieilles et nous nous demandons avec anxiété comment elles pourront parcourir les trente kilomètres qui nous séparent de Baalbeck. Mais les cochers ne doutent de rien. Debout sur leurs sièges, — tels les coureurs antiques, — ils aiguillonnent de coups de fouet leurs chevaux arabes qui se passeraient aisément de ce stimulant. C'est une course infernale où chaque conducteur met son amour-propre à dépasser les autres. Et les larges fossés qui bordent la route étroite ne les effrayent pas. Ils les traversent d'un bond formidable pour courir à travers champs. Souvent, à cet exercice dangereux, les roues quittent leurs essieux. Ils les rappellent d'un coup de marteau et filent de plus belle jusqu'au moment où un choc plus terrible brise la voiture et les met dans l'impossibilité d'avancer. Et les pauvres voyageurs, cahotés, brisés, les membres endoloris, en sont réduits à s'empaqueter tant bien que mal dans les voitures déjà en retard pour des raisons analogues. A ce jeu-là, il n'est pas étonnant que plusieurs voitures soient arrivées avec deux heures de retard.

Nous atteignons Baalbeck au delà d'une plaine nue, triste comme une lande, bordée de deux chaînes de montagnes majestueuses, sur lesquelles croissent les cèdres gigantesques. Le temps de déposer nos valises dans les maisons décorées du nom d'hôtel où nous devons passer la nuit, et toute la bande des touristes se précipite vers les ruines du temple d'Héliopolis dont nous apercevons depuis longtemps la masse imposante (fig. 15).

Ces vieux murs énormes surgissent, colorés de tons vermeils et rougeâtres par le soleil déjà fort près de l'horizon, ce soleil oriental, le Baal implacable en l'honneur de qui ils furent édifiés jadis.

Nous franchissons un des souterrains profonds et sombres qui, aujourd'hui, donnent'accès dans les ruines, nous traversons les cours immenses jonchées de débris monstrueux, piliers massifs et chapiteaux brisés, aux dimensions surprenantes et allons admirer le temple de Jupiter, véritable joyau de l'Acropole, seul édifice à peu près debout auprès de ces restes mutilés. Il est d'un fort beau style grec. Une frise richement sculptée encadre son portail monumental. Son péristyle et sa colonnade corinthienne, ornée de jolis caissons ouvragés, subsistent



13. DAMAS. — DU HAUT D'UN MINARET.



14. DAMAS. — FENÊTRE DE ST-PAUL.



15. BAALBECK. — VUE GÉNÉRALE DES RUINES.



16. BAALBECK. — LE TEMPLE DU SOLEIL.



17. JÉRUSALEM. — PORTE DE JAFFA.



18. JÉRUSALEM. — LE TOMBEAU DES ROIS.

en grande partie. Les murs intérieurs sont creusés de niches à frontons, vides aujourd'hui, jadis occupées par les bustes des empereurs et des dieux.

Un peu plus loin, sur une vaste plate-forme, six colonnes se dressent, élancées, gigantesques, phénoménales, couronnées encore de leur entablement (fig. 16). C'est tout ce qui reste du fameux grand temple du Soleil et de ses admirables propylées.

A l'extérieur de l'enceinte, voici les constructions dites cyclopléennes, œuvre présumée des Phéniciens, qui remontent à des époques inconnues. On reste confondu devant ces assises prodigieuses, faites de pierres colossales, les plus grosses qui jamais aient été employées dans un édifice. Plusieurs d'entre elles mesurent jusqu'à 19 mètres de longueur et sont élevées à 6 mètres au-dessus du sol. Comment se sont accomplis ces travaux de géants ? Quelles machines puissantes ont aidé les étonnants architectes ? C'est ce que l'on ignorera sans doute toujours.

Sur ces fondations indestructibles, sur ces bases formidables, les Grecs, puis les Césars romains ont construit leurs beaux sanctuaires, chefs-d'œuvre d'art et de magnificence. Les Turcs sont venus les derniers. Barbares destructeurs, les soldats de Saladin ont transformé l'acropole en citadelle. Ils ont tout remué et tout saccagé, creusant de larges meurtrières, dentelant les murailles de créneaux et leur donnant un aspect de bastion et de redoute.

Plusieurs tremblements de terre ont bouleversé Baalbeck. Longtemps, les Bédouins ont exploité ses vieux temples comme une carrière. Ils ont renversé stupidement ses colonnes, ils ont entaillé et miné leur base pour en voler les armatures de fer.

Mais en dépit de ces mutilations de toutes sortes, malgré les injures du temps et des hommes, ces ruines vénérables se sont conservées, à travers les âges, témoignages merveilleux des civilisations disparues, gardant le secret de leur origine lointaine et fabuleuse que l'histoire et la science n'ont jamais pu éclaircir.

JAFFA. — JÉRUSALEM. — Le « *Sénégal* » nous transporte, en une nuit, de Beyrouth à Jaffa et, au soleil levant, cette dernière ville nous apparaît étagée en amphithéâtre, avec des airs de vieille forteresse féodale.

Jaffa est le port le plus dangereux et le moins accessible de la côte asiatique. Une ligne de récifs à fleur d'eau en obstrue l'entrée et la

mer, toujours mauvaise, oblige les navires à mouiller très loin au large.

Les matelots de Jaffa sont renommés pour leur habileté. Quatre bras vigoureux vous saisissent au moment où leur barque arrive à la hauteur de la coupée et vous précipitent dans l'embarcation. Puis, ramant en cadence, ils arrivent bientôt devant la passe étroite située entre deux récifs et d'une largeur juste suffisante pour laisser passer une barque. Ils donnent un vigoureux coup d'aviron et, poussés par la lame ils arrivent dans des eaux plus calmes où les voyageurs commencent à respirer et à reprendre confiance.

Mais ces rameurs émérites sont en même temps de parfaits sacripants et quelques-uns d'entre nous l'ont éprouvé au retour. — Au moment de franchir en sens inverse la vague énorme qui arrive menaçante à l'entrée de la passe, ils relèvent les avirons, tendent la main en demandant le bacchich et refusent formellement d'avancer si on ne leur donne sur-le-champ une rétribution supplémentaire. Généralement, un peu de sang-froid et d'énergie de la part des passagers suffit pour remettre tout en ordre. — C'est ce qui est arrivé à nos compagnons de route. — Mais tout dernièrement, une barque chargée d'Anglais fut précipitée sur le rocher et tous les passagers périrent..... Quant aux rameurs, ils nagent comme des poissons, et tous se tirèrent d'affaire.

Nous débarquons sur le quai gluant et nous nous hàtons vers la gare non sans avoir à lutter contre une centaine de vagabonds qui veulent, à toute force, s'emparer de nos valises. Pour m'en débarrasser, j'employai le moyen suivant que je vous recommande : Comme ils sont tous pieds nus, lorsque l'un de ces indigènes s'approche de moi, je lui marche sur les pieds, comme par inadvertance, et il s'éloigne en maugréant mais en me laissant tranquille.

Un chemin de fer à Jérusalem ! Ces mots détonnent comme un monstrueux anachronisme. C'est cependant ainsi que nous faisons le trajet de Jaffa à Jérusalem en quelques heures après avoir traversé, sans nous y arrêter, Lydda, Ramleh et quelques villages de moindre importance.

Des voitures nous attendent à la gare. On dirait, ma foi, les mêmes voitures et les mêmes cochers qu'à Baalbeck, et c'est en se livrant aux mêmes exercices de vitesse qu'ils nous conduisent chez les Pères de l'Assomption, à Notre-Dame de France, où nous devons loger. Nous recevons dans leur vaste établissement l'accueil le plus cordial et le

plus empressé. Nous sommes là chez nous, en terre française ; nous trouvons, en ces religieux, des guides instruits et complaisants, grâce auxquels nous pouvons visiter, en quelques jours, jusqu'aux moindres recoins de Jérusalem.

Après la remarquable conférence que fit ici même il y a peu de temps M. le Doyen de Templeuve, je crois pouvoir me dispenser de décrire la ville de Jérusalem. C'est donc en dehors de l'enceinte fortifiée, sous ces murailles où les Croisés montèrent maintes fois à l'assaut, dans ces lieux qu'ils arrosèrent de leur sang, que nous irons chercher nos impressions.

Voici d'abord la tour et les murailles de David, puis la porte de Jaffa par où les pèlerins d'Europe entraient jadis dans la ville (fig. 17).

Voici la ligne des remparts qui mènent à la porte de Damas ; ce sont de hautes murailles surmontées de créneaux et flanquées de tours d'un aspect très pittoresque. A quelques kilomètres de là se trouve le tombeau des rois, dont une belle corniche ouvragée (fig. 18) décore le portail monumental. Des galeries profondes, taillées dans le roc, offrent une série de chambres où l'on a découvert de nombreux sarcophages.

Nous traversons la ville et sortant par le Bab Setti Maryam nous arrivons dans la vallée de Josaphat. Deux immenses nécropoles envahissent ses flancs escarpés ; d'un côté, les tombes blanches, musulmanes, égrenées le long des remparts ; de l'autre, les pierres du cimetière juif, plates, brutes, informes, posées à fleur de terre et s'échelonnant, innombrables, jusqu'au sommet d'une colline aride, couronnée de bouquets d'arbres aux feuillages pâles et qui est le mont des Oliviers, ce mont dont la renommée, suivant les paroles du Tasse, a porté le nom dans le monde entier :

Monte che dalle olive il nome prenda :
Monte per sacra fama al mondo noto.

Au fond du ravin serpente le torrent du Cédron montrant à sec son lit caillouteux.

Le paysage est caractéristique, imposant, sévère, d'une mélancolie intense, d'une âpreté sauvage et grandiose, un peu gâté, malheureusement, par les architectures modernes des églises russes et des couvents grecs bâtis çà et là sur la montagne.

Gravissons le Mont des Oliviers, après avoir visité le Tombeau de la Vierge, la Grotte de l'Agonie et le Jardin de Gethsémani dans un petit enclos fermé de murs, où les Franciscains italiens conservent de vieux oliviers aux troncs creusés et noueux.

Un tableau saisissant s'étale à nos pieds. La ville de Jérusalem, isolée au milieu des ravins stériles, emprisonnée dans sa haute ceinture grisâtre de murailles à créneaux, se déploie tout entière, inondée de soleil. Au premier plan, la mosquée d'Omar, majestueuse, à laquelle l'esplanade du vieux Temple de Salomon fait un digne piédestal ; non loin de là, la porte Dorée, par laquelle Jésus fit son entrée dans Jérusalem, et que les musulmans ont murée, car la tradition dit que c'est par là que doit venir l'infidèle vainqueur qui reprendra la ville ; par derrière, la masse compacte des maisons carrées, lourdes, uniformément blanches, des coupoles, des minarets, des clochers innombrables et, pour fermer l'horizon, les toitures rouges de la ville neuve et des amphithéâtres de collines pierreuses.

Un paysage de désolation, une ville endormie où rien ne semble remuer, d'où ne s'élève aucun bruit, que l'on dirait vide, inhabitée et morte : telle se présente Jérusalem la Sainte.

Si, faisant volte-face, on gagne à quelques mètres plus loin l'autre versant de la colline, un nouveau spectacle vous attend, plus solennel, d'une beauté sauvage indéfinissable. A perte de vue, les montagnes de Moab s'étendent, s'enchevêtrent, figurant un immense plan en relief, dressant leurs cimes abruptes dans un chaos formidable, teintées de nuances bleuâtres aux dégradations infinies et délicates. Par une trouée profonde, la mer Morte apparaît, d'un noir intense, toute voisine, croirait-on, trompeusement rapprochée par la transparence excessive de l'atmosphère ; et, sur la gauche, la vallée du Jourdain s'aplanit, fuyante, noyée vaguement dans la brume.

Nous visitons l'église du *Credo*, où les apôtres auraient formulé la profession de foi chrétienne, et celle du *Pater*, dans laquelle 32 plaques de faïence scellées aux murs portent l'Oraison dominicale écrite dans toutes les langues qui, chaque jour, par des millions de bouches, l'élèvent vers le Ciel.

Nous redescendons dans la vallée de Josaphat par le sentier de Béthanie et nous atteignons bientôt les monuments antiques que la tradition a baptisés : Tombeaux d'Absalon (fig. 19), de Zacharie et de saint Jacques, monuments singuliers et déconcertants, aux styles indéfinis et mêlés, les uns construits en pyramides, les autres, monolithes

énormes, sculptés dans le roc vif, ornés de colonnes, de frises et de chapiteaux grecs. — Vieux souvenirs d'époques lointaines, qui ont résisté aux interrogations des archéologues et gardent pour eux leur énigme indéchiffrable.

Sur le flanc de la vallée s'accroche le village de Siloé (fig. 20), dont les huttes de pierres s'étagent, misérables et croulantes au milieu d'anciennes grottes sépulcrales transformées en maisons.

Nous consacrons une matinée à Béthléem où nous nous rendons en voitures. Béthléem est une grosse bourgade propre et bien construite (fig. 21), habitée par une population chrétienne, active, industrielle, la plus civilisée de la Palestine, s'employant à la fabrication d'objets de nacre très habilement sculptés.

Les femmes de Bethléem ont une réputation de beauté méritée que fait encore valoir un costume ancien, original et gracieux, conservé scrupuleusement. Blanches, grasses, les traits réguliers et fins, elles portent de longues robes traînantes, des corsages aux broderies multicolores, garnis de chaînettes et d'agrafes en argent massif, et comme coiffure très typique, un haut bonnet arrondi, une sorte de mitre orientale, couverte à profusion de pièces de monnaie, de vieilles médailles précieuses, transmises de famille en famille et qui constituent, pour ainsi dire, la seule dot de chaque fiancée. Un grand voile blanc, accroché en haut de ce casque, retombe jusqu'aux talons et drapées élégamment dans ses plis, elles marchent lentes, graves, majestueuses, avec des allures de prêtresses antiques.

A l'une des extrémités du village se groupent trois couvents rivaux, le latin, le grec et l'arménien, enclavés dans l'église de la Nativité, le plus ancien et le plus authentique monument de l'art chrétien. A l'entrée du chœur, un soldat turc est en faction, l'arme au pied. Nous en trouvons un autre à l'entrée de la grotte de la Nativité. Ces soldats de Mahomet sont chargés, amère ironie, de parer les coups que se distribuent les serviteurs du Christ.

Un moine Franciscain nous conduit à travers les cryptes consacrées chacune par une tradition pieuse. Nous y voyons l'endroit où était la crèche et celui où se tenaient les Mages. Les murs sont recouverts d'étoffes qui appartiennent aux Latins. Ces étoffes sont en amiante et défient par conséquent l'incendie. C'est une sage précaution car les Grecs, pour les remplacer par d'autres qui attesteraient leur droit d'occupation exclusive, ne se gêneraient pas pour y mettre le feu.

LA CRÈTE. — Après un périlleux embarquement à Jaffa, nous faisons route vers l'île de Crète et le lendemain, au point du jour, nous en longeons les côtes couronnées de hautes montagnes que domine le mont Ida. Nous passons devant Candie où deux navires anglais montent la garde.

Quelques heures de navigation nous mènent dans la baie de la Sude où se trouve massée la flotte internationale. Il y a là des cuirassés italiens, anglais, allemands, russes, français dont les pavillons flottent au vent. Des barques nous descendent sur la plage (fig. 22) où un petit village éparpille ses boutiques et ses cafés autour de vastes hangars. De la terre, nous embrassons d'un coup d'œil toute la rade sillonnée par des embarcations de toutes les nations. C'est un tableau imposant.

Pendant que le « *Sénégal* » continue sa route vers la Canée, nous traversons qui à dos d'âne, qui en voiture, l'isthme étroit qui sépare la Sude de cette dernière ville. L'amiral Potier et son aide de camp, ainsi que M. Blanc, notre consul général, nous accompagnent.

La route (fig. 23) est bordée de maisons dont la plupart ont été éventrées par le bombardement ou brûlées par l'insurrection. Tous les oliviers gisent à terre, coupés au pied et cette contrée, jadis si fertile, offre maintenant l'image saisissante d'une ruine presque complète. Tous les cent mètres nous rencontrons une patrouille, soit de soldats turcs crasseux et déguenillés, soit de soldats français à la mine alerte et réjouie, soit de bersagliers italiens dont le casque colonial est orné du plumet traditionnel, soit enfin de highlanders flegmatiques. Au loin, au pied des hauteurs, on aperçoit des groupes d'insurgés. On nous montre, au flanc de la montagne, un fort occupé par eux et qui fut bombardé par la flotte internationale. On nous dit que les obus allemands seuls atteignirent le but. Les nôtres l'ont dépassé, par une maladresse voulue sans aucun doute ! nos officiers ont exécuté leur consigne mais ils l'ont fait intelligemment et en gens de cœur, obéissant à des sentiments d'humanité, peut-être même d'admiration pour ce petit peuple qui lutte avec toute l'énergie du désespoir pour son indépendance et pour sa liberté.

A un tournant de la route, La Canée se découvre brusquement entre des remparts vénitiens qui se terminent au bord de la mer par un gros bastion où toutes les nations européennes ont arboré leur drapeau.

Le spectacle qui nous attend à l'entrée est terrifiant. Le quartier que nous traversons, le quartier chrétien, est entièrement brûlé (fig. 24). Pas



19. JÉRUSALEM. — TOMBEAU D'ABSALON.



20. SILOÉ.



21. UNE RUE DE BETHLÉEM.



22. LA SUDE. — DÉBARQUEMENT.



23. ENTRE LA SUDE ET LA CANÉE.



24. UNE RUE DE LA CANÉE.

une maison n'a échappé, l'opération ayant été conduite avec une méthode et une précision remarquables. L'incendie s'est arrêté aux premières maisons turques. Pour s'échapper, les chrétiens ont dû percer les murs d'une maison à l'autre et pendant l'incendie, la garnison turque, rangée sur le rempart, tirait sur le quartier chrétien, *par feux de salve, au clairon et au commandement.*

Les chrétiens s'étaient réfugiés dans leur église où le Consul de France, M. Blanc, est venu les délivrer. Avec un courage et un sang-froid admirables, il est sorti à leur tête, un revolver à chaque main, pour les conduire au port à l'abri de notre pavillon, traversant une partie de la ville entre une double haie de musulmans fanatiques, ivres de sang, hypnotisés par cet acte de bravoure. Lorsqu'en quittant La Canée nous faisons nos adieux à M. Blanc, aucun de nous ne pouvait se défendre d'une émotion profonde : nous venions de serrer la main d'un héros.

Nous avons visité nos soldats dans leur caserne, une sorte de palais en bois compris dans l'enceinte du bastion où flottent les drapeaux des puissances. Nos « marsouins » sont là ce qu'ils sont partout, propres, courageux, gais malgré tout, donnant aux autres l'exemple de l'endurance.

L'un d'eux résumait ainsi devant nous, dans son langage bon enfant, son opinion sur l'antagonisme des musulmans et des chrétiens : « Tous ces magots-là, voyez-vous, c'est kif-kif. Ils passent le temps à se faire de sales blagues ». — Par sales blagues il entend les fusillades nocturnes, les oliviers coupés, les maisons brûlées et saccagées. Pour lui, les Autrichiens, c'est presque des Prussiens, les Russes, c'est des amis mais avec eux, il faut boire toujours et on n'est pas de force. Les Anglais, c'est du monde trop chic, tous des milords. Mais les Italiens, c'est des frères. Avec eux, ça va tout seul. — Malgré la Triplice, le sang latin parle plus haut que tous les groupements artificiels.

La ville est bientôt parcourue. Trois ou quatre rues d'aspect européen et un dédale de ruelles à l'orientale aboutissent au port. Sur ce port, à droite, une mosquée, à gauche de nombreux cafés, dont l'un porte cette enseigne suggestive : *Au Concert européen.*

Notre dernière escale eut lieu à Messine que nous visitons en détail et nous nous rendons de là, en longeant la côte de Sicile, à Taormine où se dresse le théâtre antique dans le plus admirable paysage d'Italie et probablement du monde entier. Certes, les Grecs n'avaient pas besoin d'un décor artificiel quand ils avaient sous les yeux de telles

splendeurs, cette mer bleue, cette côte aux contours gracieux, cette ligne majestueuse de montagnes couronnées par l'Etna.

Deux jours après, nous débarquions à Marseille à l'heure fixée, après avoir accompli ce long voyage, hérissé de difficultés, sans une seule minute de retard, rapportant de cette terre classique, berceau du vieux monde, de cette nature ensoleillée, au charme pénétrant, un souvenir ineffaçable qui ne va pas sans un certain sentiment de tristesse. Pour un Français, il est impossible de parcourir actuellement l'Orient sans éprouver quelques déceptions parfois cruelles. L'œuvre que son pays y poursuivait depuis huit siècles subit un temps d'arrêt. Le Sultan nous joue; les Turcs commencent à croire que nous ne sommes plus à craindre. Il y a trente-deux ans, nos soldats débarquaient en Syrie pour arrêter des massacres, insignifiants auprès de ceux d'Arménie. Cette fois, la France a suivi docilement le concert européen. Pourtant, la première et la plus ancienne, elle a bien des droits à maintenir et des intérêts à défendre. On éprouve quelque malaise à écouter les Français, — missionnaires, ingénieurs et commerçants — qui ont vu l'impression produite sur notre clientèle par notre attitude trop discrète.

La Russie surtout nous distance, et de fort loin. Nous sommes pour elle des alliés peu exigeants. En Syrie, plus qu'ailleurs, malgré les fêtes de Paris et de St-Petersbourg, malgré les difficultés de notre situation européenne et quoique l'Empereur d'Allemagne soit, à cette heure, derrière le Sultan, on se demande si notre pays ne sacrifie pas trop au souci de monter la garde sur les Vosges et de s'assurer contre une agression venue de l'Est. Il ne faudrait pas que l'alliance russe fût pour nous une cause de renoncement.

Mais, dira-ton, la France n'a plus les vastes ambitions d'autrefois. Il s'agit moins pour elle d'être grande que de durer. D'accord, mais pour être respectée, elle doit parler et agir avec la conscience de son passé, de sa force et de son droit. L'humilité serait le pire des dangers, même pour sa sécurité européenne. Elle ne peut pas vivre seulement de luttes électorales et d'intrigues politiques. Elle a une marine et un commerce. Ses capitaux sont engagés dans le Levant. Elle doit répandre sa langue et ses idées. Pour conserver ses débouchés et son champ d'action, elle doit suivre en Orient une politique ferme et décidée.

Quant à ce qui se passe en Crète, il est impossible, en songeant à l'étrange histoire qui se déroule là-bas, de ne pas plaindre les ministres de l'Europe. Ils ont cru faire de leur mieux dans une situation difficile,

mais ils ont dû passer de durs moments, en songeant à la cause générale de la civilisation et au jugement de la postérité. Le mot de Chateaubriand est toujours en situation : « Heureux ceux qui n'auront point été chargés de la conduite des affaires au jour de l'abandon de la Grèce ». En permettant, faute d'accord, l'écrasement de l'Hellénisme et le relèvement de la Turquie, l'Europe s'est préparé un gros danger, peut-être une crise sanglante. Partout, en Asie, en Afrique, l'islamisme rêve et espère. Pussions-nous ne pas avoir à briser, dans notre immense domaine colonial, la force qui a pris conscience d'elle-même en Thessalie. L'Islam n'a pas cru vaincre que des Grecs. Les malheureux soldats de Larissa et de Pharsale étaient pour lui l'avant-garde de l'Europe.

EN ARDENNES

Par M. GEORGES HOUBRON,

Bibliothécaire de la Société de Géographie de Lille.

I. — LA FORÊT D'ARDENNES PITTORESQUE, HISTORIQUE & LÉGENDAIRE.

Il existe, au centre de notre France, de riches forêts aristocratiques, au décor presque théâtral, aux avenues larges, aux futaies majestueuses, et qui évoquent des idées d'orgueil, de triomphe et de magnificence. Le peuple y séjourne peu, gêné sous ces voûtes par une sorte de solennité mystérieuse qui lui semble étrangère. L'artiste, le poète, les aime pour leur silence, pour leur beauté, pour la luxuriance de leurs feuillages, pour leur magie d'ombres bleues et de lumières vertes, l'historien pour ce qu'elles lui racontent des gloires de jadis, dont elles semblent posséder encore le reflet. Qu'elles s'appellent Fontainebleau, Chantilly, Marly, St-Germain, leurs fastes sont toujours assez riches et assez poétiques pour leur tenir lieu de légende, merveilleuse ou non. L'esprit peut rêver en ces lieux, mais leur pénombre douce et calme n'eut jamais rien de tragique ni d'inquiétant pour l'âme. Quels que puissent être sur nos devanciers les jugements de l'histoire, elles furent jadis l'apanage d'une cour jeune et brillante, les témoins de fêtes et de splendeurs qui ne reviendront plus, — amours royales, chasses royales, nobles et coûteux plaisirs du grand siècle... Les doux fantômes d'autrefois n'errent plus sous ces ombrages,

aux heures poétiques du soir ; plus de carrosses armoriés, plus de sons du cor au fond des bois. Mais tout cela fut ; ici l'âme chevaleresque de la France a passé ; comment n'en garderaient-elles pas l'orgueil ? Leur front porte plus qu'un diadème de beauté. Même désertes, mêmes voilées déjà par les premières brumes d'automne, ou dépouillées par l'hiver, elles sont comme ces princesses déchues dont le maintien trahit la noblesse, — nous devinons qu'elles furent vraiment reines.

Imaginez maintenant, non plus l'exubérance d'un sol riche, en pays ondulé simplement, et sous un climat privilégié, où la main de l'homme s'est plu quelquefois, d'une façon indiscrete, à « corriger » et à « embellir » la nature, mais bien la sauvagerie primitive d'une région maigre et inculte, accusée par le ravinement des eaux, aggravée encore par de séculaires et imprévoyantes dégradations. Là, des collines tristes et uniformes, ou plus simplement des plateaux à demi dénudés coupés par d'étroites fissures ; peu de roches, des schistes bleuâtres s'exfoliant à l'air ou à la pluie ; au lieu d'eaux calmes réfléchissant les feuillages, des rivières à allures de torrents courant parmi les pierres, ou des flaques sans étendue crouissant sur les hauteurs ; plus de futaies robustes aux retombées majestueuses, mais de maigres pinadas frissonnant sur les pentes, des colonnades frères de bouleaux, des petits chênes, tous égaux, tous pareils, ondulant à l'infini, ou, chaque jour plus envahissante, comme s'ils voulaient conquérir la forêt tout entière, la pullulante tribu des coudriers, symbole de platitude et de médiocrité universelle. Michelet la trouve « singulièrement triste et solitaire », cette forêt, et bien déchue d'ailleurs de son ancien renom. Elle est, dit-il, « plus vaste qu'imposante... », les horizons y sont sérieux, peu variés, sans grandeur (1). Taine, si enthousiaste quand il parle des chênes magnifiques de Fontainebleau, se livre peu sur son pays, sur sa forêt natale ; il l'a trop vue d'ailleurs à travers les yeux de son enfance inquiète et malade. Ce qui l'y a frappé surtout, c'est la monotonie, c'est le silence : « J'ai fait maintes fois ce voyage en automne avec mon père, et je me souviens du long silence où nous tombions lorsque, lieue après lieue, nous retrouvions toujours les têtes rondes des chênes, les files d'arbres étagées, et la senteur de l'éternelle verdure. Aucun bruit, presque aucun passant ; l'herbe mouillée envahissait les deux côtés de la route ; la colonnade des troncs s'enfonçait à perte de vue et ne laissait passer aucun jour ; les gouttes de la pluie récente tombaient de feuille en feuille ; sauf les coups de bec du pic et le cri de la grive, on se serait cru dans un désert (2) ».

Pour trouver ce silence plus complet, plus poignant, il faut aller vers le Nord, et franchir la frontière, visiter ces solitudes de Laifour « profondes à vous rendre fol », ou, en Belgique, remonter quelqu'un de ces ruisseaux sauvages qui alimentent la Semoys, tunnels de verdure où s'aventure à peine, ça et là, le braconnier d'eau porteur d'engins prohibés ; interroger l'écho dans ces cirques rocheux et vraiment grandioses, cette fois, qui avoisinent le confluent des Deux-Ourthes ; il faut gravir, à la nuit tombante, un de ces plateaux stériles, comme il s'en trouve dans les Hautes-Fagnes, au Nord de l'Ardenne, et de là contempler autour de soi l'immense étendue ; un vent froid y souffle toute l'année, et les orages y sont fréquents ; là-haut, d'un bout à l'autre du ciel, de grands nuages lents qui voyagent ; en bas, à gauche et à droite, des bois, rien que des bois ; toujours la masse pressée et uniforme des sapins, des bouleaux, des chênes, ondulant, s'étagant, montant et

(1) MICHELET. *Notre France*.

(2) TAINÉ. Introduction au livre de Montagnac sur les Ardennes.

descendant les pentes, fermant l'horizon de toutes parts, pareille, me disait assez singulièrement un compagnon de voyage, à la foule des morts dans la vallée de Josaphat, ou à l'armée innombrable des Huns descendant aux Champs Cataloniques, dans la fameuse gravure de Gustave Doré. Parfois, comme si cette solitude prenait soudainement une âme, un cerf brame dans la profondeur, avec une voix mystérieuse, une voix d'enfant, si triste, si plaintive, que le cœur se serre à l'entendre ; puis le silence reprend, et l'immobile ondulation des feuillages à perte de vue ; mais parfois aussi quelle douceur, si le soir est calme, à voir, tout au loin, monter quelque colonne de fumée, mettant un voile léger et bleu sur le paysage ; c'est là-bas, quelque part, la présence de l'homme, ce sont les charbonnières en feu, ou bien les taillis qu'on sarte, autrement dit qu'on brûle avec leurs mousses et leurs racines, pour fertiliser un peu le sol, et disputer à la forêt quelques arpents misérables où le bûcheron nourrira sa famille.....

Pour bien apprécier, pour aimer l'Ardenne, il faut y séjourner. A la longue, un charme triste, un caractère de beauté indéfinissable finit par se dégager de ces horizons toujours pareils. A défaut de grandeur, Michelet lui reconnaît du moins une poésie, venue de sa propre désolation. « Pays uniforme et sauvage, dit-il, que le passant trouve laid et que sa monotone tristesse pare d'un charme attendrissant pour celui qui y est né. »

Le détail pittoresque n'y manque pas non plus cependant, à condition qu'on sache l'y trouver. Je ne parle pas de ces villages ardennais, tout en schistes noirs, d'une rusticité d'aspect et d'une vie pastorale si étranges, ni même des ruines, aujourd'hui rares, de châteaux et d'abbayes ; mais restez en forêt, évitez les approches du braconnier en maraude, descendez, précédé par la lampe fumeuse d'un guide, dans ces sombres et profondes ardoisières dont les débris, amoncelés à l'extérieur, donnent un caractère si singulier au paysage ; visitez la cabane du charbonnier, pareille à quelque hutte des bords de l'Ontario, vivez un moment, si vous le pouvez, de la vie misérable et à demi sauvage de ces bûcherons dont nous parle encore Taine : « Ils connaissent à peine le pain ; un quartier de lard, des pommes de terre, du lait, font leur nourriture. J'ai passé la nuit dans des chaumières qui n'avaient point de fenêtres ; le jour venait et la fumée sortait par une large cheminée où séchaient les viandes. Les enfants ne parlaient pas français ; encore leur patois inintelligible ne leur servait guère.... » Visitez cette forge abandonnée, ce débris d'ermitage taillé dans le roc, ce moulin en pierre noire, caduc et moussu, dont un ruisseau fait tourner la roue, ou encore interrogez de près, — plantes sauvages, oiseaux et insectes étranges, — toute cette flore et toute cette faune particulières à l'Ardenne..... Quelques-uns l'ont fait. La forêt dont je parle a, elle aussi, ses admirateurs, peintres ou poètes (1) (oh, peu nombreux), sans compter ces passionnés serviteurs de la science, naturalistes, botanistes, géologues, qui, chaque année, l'été venu, la parcourent en tous sens, le bâton ferré à la main, cherchant à lui dérober ses secrets et à y écouter battre de plus près, en silence, le cœur de la Nature universelle.

A côté de la tâche de l'artiste ou du savant proprement dit, il y a celle de l'historien, et ici que de difficultés ! L'histoire de l'Ardenne n'est pas seulement tragique, comme nous le verrons ; elle est plus encore, surtout au début, confuse, incomplète, conjecturale, pleine de lacunes et d'obscurités. Comment en serait-il

1) Voir : Les Émaux ardennais, d'Alexandre Hardy, publiés à Louvain en 1896, œuvre d'un tout jeune homme, suite de miniatures un peu mièvres quelquefois, mais d'un coloris frais et original.

autrement, quand les propres témoins des faits relatés, depuis César lui-même, mêlaient à leurs récits des exagérations tellement évidentes, qu'on ne sait plus ce qu'il faut croire de l'ensemble même de ces récits ? Imposteurs, non, mais interprètes naïfs des croyances superstitieuses de leurs contemporains, à une époque où l'Ardenne exerçait sur toutes les imaginations une sorte de terreur hallucinatrice. Car cette forêt, aujourd'hui banale et silencieuse, où le bruit du vent dans les feuilles ne fait même plus se retourner l'indifférent qui passe, elle fut autrefois, par excellence, la forêt hantée, « la forêt hideuse et fée, » dont nul n'approchait sans effroi. « L'horreur sacrée » des temps antiques habitait en elle. Elle eut bien des sœurs en enchantement : Coquelonde, aujourd'hui submergée ; Colombiers, où passa Mélusine ; Brocéliande, où sonna le cor miraculeux d'Artus, où Merlin dort sous les baisers de Viviane ; sans compter les grandes forêts d'Écosse et d'Allemagne. Et ce qui les rend effrayantes pour l'esprit, aujourd'hui encore, ce n'est pas leur solitude, la sauvagerie de leurs sites, leur impénétrabilité, mais bien les drames mystérieux dont nous devinons qu'elles furent le théâtre, pendant toute cette sombre époque de la Féodalité, et aussi les légendes, fantastiques ou non, dont les ont peuplées l'imagination des chroniqueurs et des ménestrels. Qu'y a-t-il de réel, qu'y a-t-il de fabuleux dans les récits des uns et des autres ? L'histoire représente ici le support, le tronc initial ; la légende est comme la plante légère et capricieuse, le gui parasite qui enroule par dessus son feuillage luxuriant ; tous deux se côtoient, s'emmêlent, s'enguirlandent, si étroitement parfois, qu'il semble presque impossible de les séparer.

La forêt d'Ardenne (en celtique *Ar dean*, la forêt, par excellence), occupait à l'époque gauloise une superficie considérable. Maury rappelle, sur la foi de César et de Strabon, qu'elle s'étendait « sur une longueur de 500 milles, des bords du Rhin, à travers le pays des Trévires, jusque chez les Nerviens » et même au delà, du Rhin à l'Escaut et de l'Escaut à la Seine, puisque, selon M. Desjardins « Paris se trouvait alors entouré au Nord par les dernières lisières de l'Ardenne (1) ». Elle inspirait à tous les peuples, même aux Romains, une sorte de terreur religieuse. Et elle était en effet un temple, comme toutes les forêts primitives. C'est là que, dès les temps les plus reculés, les Druides venaient cueillir le gui sacré et accomplir les sacrifices à Odin ou Wotan, assimilé par les Romains à Mercure. On y révérait Pan, Apollon et surtout Diane (Diana Arduenna), à qui la forêt tout entière était proprement consacrée.

Les sources, habitées par des nymphes (plus tard par des fées), s'y ornaient d'autels agrestes où, jusqu'à une époque proche de la nôtre, des mains pieuses et naïves venaient déposer leurs offrandes. Des génies redoutables, les *Woudmannen*, les *Boschgoden*, semblaient en défendre l'accès. Bien plus, les arbres eux-mêmes y vivaient, y prophétisaient comme ceux de la Germanie : les sapins de Pâques, ou de la Pentecôte, qu'on plantait naguère devant les étables pour conjurer le mauvais sort, n'ont pas d'autre origine. Les fauves, qui y pullulaient, prenaient aisément des formes et des dimensions fantastiques aux yeux des hommes effrayés. César y vit, entre autres choses étranges, certain « bœuf à figure de cerf » qu'il décrit complaisamment, et peut-être fallait-il appliquer également à l'Ardenne les

(1) Voir MAURY. Les forêts de la Gaule et de l'ancienne France.

Et E. DESJARDINS. Géographie historique et administrative de la Gaule romaine.

fables inventées par Pline, qui faisait voler dans les forêts voisines du Rhin des oiseaux dont les plumes, la nuit, brillaient comme du feu.

Mais qu'importe ! Cette forêt, si vaste, si mystérieuse, si impénétrable fût-elle, nos pères en connaissaient le chemin. Frontière mal définie entre deux races, entre deux mondes, elle éveillait de part et d'autre des haines et des rancunes sans fin. A chaque instant, derrière le hérissément des fûts droits et ininterrompus, des hommes se cherchaient, s'épiaient, étouffant un cliquetis d'armes, et brusquement se ruaient en des mêlées sanglantes. En 54, Ambiorix y anéantissait plusieurs de ces légions romaines, jusque-là réputées invincibles, et il y était, peu après, vaincu lui-même par César. C'est par là que les Francs font irruption en Gaule, puis qu'à leur tour les Gallo-Francs repassent les défilés pour aller guerroyer en Saxe et en Frise ; là se heurtent la Neustrie et l'Austrasie, le christianisme latin contre le paganisme germanique. Pépin y remporte, sur les bords de la Somme, la victoire de Testry, contre ces mêmes soldats mal aguerris qu'il entraînera plus tard vers le Nord, au combat d'Amblef. En 882, les Normands redoutés apparaissent à leur tour aux lisières de l'Ardenne : les populations prennent les armes, chassent les Normands, et délivrent le pays de l'invasion. En 888, Eudes les bat une fois de plus au seuil de l'Argonne, cette même Argonne qu'illustreront plus tard Dumouriez et les volontaires de Valmy. Ce rôle de barrière naturelle entre deux peuples, entre deux races, nous le retrouverons pendant toute l'époque féodale, et jusque bien après le Moyen-Age.

Peu à peu cependant, la forêt perdait en étendue. Déjà, malgré les peines très sévères édictées dans leur législation contre les destructeurs d'arbres, il est à croire que les Romains, une fois maîtres de l'Ardenne, y pratiquèrent de nombreux défrichements, nécessaires d'ailleurs pour l'établissement de routes. Au commencement du Moyen-Age, l'antique Sylva Arduenna nous apparaît morcelée en plusieurs groupes distincts, les Sept-Ardennes, dont les deux principaux sont, vers l'Escaut, la Sylva Carbonaria, couvrant notre Flandre actuelle, et, du côté du Rhin, la Sylva Buconia, qui devait s'étendre en Allemagne jusqu'aux bois du Harz (voir E. Desjardins).

Nos premiers rois, grands chasseurs comme tous les descendants de la Germanie, employaient les loisirs que leur laissait l'intervalle des guerres en exploits cynégétiques à travers la forêt. On y chassait comme chez les sauvages, au moyen de pièges, de haies et de fosses vers lesquels on faisait converger en masse le gibier traqué. Les noms de Clovis, de Chilpéric, plus encore ceux de Charlemagne, de Louis-le-Débonnaire, de Charles-le-Chauve, reviennent souvent dans les récits de chasse de l'époque. Les rois mérovingiens y avaient des habitations princières où ils réunissaient parfois les grands du royaume. Les Pépins, originaires de l'Ardenne, y possédaient également de vastes domaines, peuplés de fauves et de gibiers de toutes sortes, dont des lois sévères assuraient la conservation.

Le christianisme s'était établi dans le pays, lentement, et non sans peine, car le culte des anciennes superstitions y restait vivace (1). Des ermites nombreux y

(1) Il serait intéressant, si le cadre de ce travail le permettait, d'étudier comment le vieux paganisme, ou culte des divinités naturelles locales (pagani), comment aussi les anciennes croyances superstitieuses de tous genres résistèrent à l'action réformatrice ou destructrice du christianisme. Rien ne fut cependant épargné à leur égard : persécutions officielles, ordonnances royales, conciles, exhortations paternelles aux populations (saint Éloi), sages conseils de modération et de transaction donnés aux prêtres (saint Augustin et Grégoire-le-Grand). Le vieux sauvageon autochtone résista, grâce à sa sève plus rude, mais aussi plus robuste. La religion persécutée se transforma d'elle-même progressivement pour revivre, et aboutit aujourd'hui, avec le culte des saints et des madones, si nombreux en Ardenne, à une sorte de *paganisme chrétien*, réalisant ainsi, et au delà, le vœu de conciliation de saint Augustin.

vinrent prêcher et renverser les idoles. Je ne rappellerai que pour mémoire les noms de saint Walfroy, de saint Sulpice, de saint Remacle, de saint Hubert surtout, le chasseur au cerf miraculeux, patron des forestiers. Indépendamment des miracles qui leur furent attribués, tous ont leurs légendes, légendes la plupart du temps un peu fades, parfois aussi d'une bonhomie malicieuse, comme celles où il s'agit des bons tours joués au diable par les glorieux ermites.

D'autres religieux suivirent, et fondèrent des communautés, bientôt prospères. Des ermitages, prieurés, monastères, surgirent de toutes parts, dotés presque tous par la libéralité des princes, et pourvus de vastes concessions de forêts. Mentionnons, parmi les abbayes les plus célèbres, celles de Signy, d'Orval, de Malmédy-Stavelot, de Saint-Hubert, de Saint-Trond (1).

Malgré les démembrements nombreux qu'elle eut à subir au Moyen-Age, la forêt des Ardennes garda pendant des siècles le prestige de son ancienne grandeur. Elle était toujours, dans l'imagination des hommes,

La grand forest qui moult fort verdoict,

comme l'appelle l'auteur du roman de Doon de Mayence.

Une des principales figures héroïques dont, à cette époque, la légende ardennaise nous transmet le souvenir, est celle de Charlemagne. Tantôt on nous le représente, pompeusement oisif, dans un de ces palais entourés de jardins aux sources merveilleuses, que le grand enchanteur Merlin avait, d'un coup de baguette, suscités à son intention ; tantôt, à cheval, il chasse l'auroch à travers bois, ou poursuit de sa colère les quatre fils Aymon révoltés contre lui ; tantôt, simple voyageur en route pour Constantinople, il erre longtemps sans guide au milieu de ces ombrages, moins heureux que le chevalier Partonopeus, neveu de Clovis, lequel, s'étant égaré dans ces solitudes, trouva amarrée au bord d'une rivière une barque fabuleuse, qui le conduisit en trois jours à Constantinople !

Rien de plus curieux que le gibier qui peuple l'Ardenne à cette époque. On y trouve, outre l'ours, l'élan et l'auroch, les bêtes féroces de toutes sortes, étrangères à nos climats : serpents, éléphants, léopards.

Devers Ardène vit venir un leupartz,

dit la chanson de Roland. Écoutez du reste le roman de Partonopeus de Blois, déjà cité :

I par avoit de forest tant
Que cil qui erroient par mer,
N'i ossoient pas arriver,
Por elefans, ne por lions,
Ne por guivres, ne por dragons,
Ne por autres merveilles grans
Dont la forest ert formians.

« La forêt était si grande que ceux qui y venaient par mer n'y osaient aborder, à cause des éléphants, lions, serpents, dragons, et autres monstres merveilleux dont la forêt était remplie. »

(1) Voyez sur chacune de ces abbayes, le beau livre des *Ardennes*, d'Elisée de Montagnac, 2 vol. grand in-folio, et surtout la vaste collection d'ouvrages intitulée *Gallia christiana*.

C'est là que le roman si populaire des Quatre Fils Aymon nous montre Renaud et ses frères menant au fond du bois la vie de brigands, si misérables, dit la fable, qu'ils se nourrissaient de viande crue et parfois de racines, le visage tellement noirci par les intempéries, que leurs proches eux-mêmes hésitaient à les reconnaître ; là, que se déroulent en grande partie les romans-poèmes de Doon de Mayence et d'Ogier l'Ardennois ; là, que prend place l'aventure très connue de l'infortunée Geneviève de Brabant, si populaire, dit l'histoire, qu'à un certain endroit les paysans lui vouèrent un véritable culte, et substituèrent son autel à celui de Diane. Aujourd'hui la chapelle allemande de Frauenkirch y a été substituée à son tour.

Ajoutons-y en passant, non plus une légende, mais une simple fiction poétique, c'est cette folle comédie de *Comme il vous plaira*, où Shakspeare promène à travers bois les songeries « tantôt douces, tantôt moroses » de Jacques le Misanthrope, prince des philosophes nonchalants, et où il réunit autour d'on ne sait quel duc exilé une véritable cour arcadienne, seigneurs, paysans et bergers : idylle d'une fantaisie légère, mais d'une invraisemblance complète, surtout en géographie naturelle. Un « serpent vert et or » y chemine à côté « d'une lionne aux mamelles desséchées », et l'indiscret Orlando n'y trouve rien de mieux que le tronc d'un palmier pour y sculpter des vers à l'adresse de sa chère Rosalinde. Cette ignorance n'a rien qui doive nous étonner. Un trouvère français faisait bien croire des oliviers dans la forêt du Mans !

Mais ceci est de la pure fiction. Nous rentrons dans le réel, et dans le tragique, avec la sombre époque des barons féodaux. La légende y suit de près l'histoire, rude et épineuse comme ces ronces qui s'attachent aux pierres branlantes de leurs antiques manoirs.

Toute l'histoire de l'Ardenne au Moyen-Age est, on peut le dire, une histoire de brigands. Les seigneurs vinrent, non pas même des seigneurs, mais pour la plupart des hobereaux, pareils aux oiseaux de proie dont ils portaient le nom. Ils firent comme au Rhin, aux Alpes, aux Pyrénées, dans tous les districts montagneux des frontières : ils s'installèrent sur la colline, entre le fleuve et la forêt, y bâtirent des demeures de pierre, et de là-haut, terrorisèrent le pays. Tels furent les débuts des « nobles brigands de la Meuse », ou d'ailleurs.

Les hauts seigneurs eux-mêmes donnèrent trop souvent l'exemple de la tyrannie et des atrocités. Qu'il s'agisse des comtes de Namur, des comtes de Luxembourg, ou des princes-évêques de Liège, ou des ducs de Bourgogne, leur histoire est presque toujours la même. Mais nuls d'entre eux n'égalerent pourtant en réputation sinistre les fameux seigneurs de la Mark, princes de Sedan et de Bouillon, ces hommes de roche et de fer, comme la terre aux profondeurs mystérieuses qui les portait, et dont l'âme gardait en apparence la sauvagerie des forêts natales, moins féroces pourtant qu'ils ne le paraissent d'après la légende. C'étaient de grands chasseurs, d'habiles et infatigables guerriers. Guillaume de la Mark, surnommé le Sanglier des Ardennes (il portait dans ses armes un sanglier sur un rocher adossé à un chêne), embrassa la querelle de Louis XI contre le duc de Bourgogne, soutint la révolte des Liégeois, et mourut décapité. Robert II, celui-là « qui fauchait les hommes comme les bleds » dit Brantôme, poussa la fanfaronnade jusqu'à déclarer la guerre à Charles-Quint (1), et succomba dans une lutte inégale,

(1) Grands et petits, ils étaient tous ainsi en Ardenne. Un seigneur de Chassepierre eut l'insolence d'envoyer, sans raison, un cartel à l'évêque de Liège. Un mois après, son château n'était plus que ruines.

malgré la devise insolente de son blason : *N'a la Mark qui veut*. Les derniers, désireux de donner un champ plus large à leurs exploits, quittèrent la forêt ténébreuse, et, mêlés à la chevalerie française, allèrent se couvrir de gloire dans les grands combats d'Italie.

Vrais forestiers et fils de l'Ardenne, les premiers seuls doivent compter ici. Fidèles presque constamment à la fortune de la France, bien qu'Allemands d'origine, ils eurent l'honneur périlleux de défendre pour nous nos frontières, et de guerroyer à notre avant-garde. Ces Sangliers ne demandaient du reste qu'à découdre, comme on dit en termes de vénerie. « Nous les tenions par une chaîne d'argent, dit Michelet, et nous les lâchions au besoin ». Tout cela, à quel prix pour leurs voisins du Nord, un historien sedanais nous l'apprend : « Le feu détruisit les bourgs, les châteaux et de vastes propriétés ; les Ardennes furent dépeuplées et n'offrirent plus, pour de longues années, qu'une solitude couverte de ruines, de cendres et de tombeaux ».

Les petits étaient encore plus hargneux et plus sanguinaires. Ne pouvant toujours courir sus à leurs voisins, ils s'en prenaient à leurs propres sujets. L'histoire n'a enregistré sur eux que des faits vagues, mais le souvenir des siècles tragiques subsiste, traduit par la rancune populaire en sombres récits de veillée. Telle cette terrible légende du seigneur d'Herbeumont, grand chasseur et grand pilleur durant sa vie, et qui, en punition de ses péchés, le col complètement tordu, à califourchon sur un cheval diabolique, entouré d'une meute hurlante et aboyante de petits chiens roux, reçoit lui-même la chasse à travers la forêt. A Muno, c'est dans son propre château que le seigneur est poursuivi et lacéré par le diable. Les légendes de cette espèce abondent en Ardenne.

Un jour, les nobles s'aperçurent qu'ils n'étaient plus seuls à brigander dans la forêt. D'autres larrons y avaient élu domicile : gueux, bohémiens, gens de race et de religion équivoques, débris isolés de la Jacquerie française, ruffians, reîtres mis au bann de l'Empire (*bannis*), soldats débandés (*banditi*) des anciennes guerres dont l'Ardenne avait été le théâtre ; d'une indépendance complète d'ailleurs, et ne relevant que d'eux-mêmes, moissonnant l'aire du paysan et braconnant la forêt du seigneur. Guerre sans pitié contre ces *ignobles*. On les enfumait dans leurs cavernes, dans leurs « hans », comme des renards au gîte, ou on avisait quelque arbre fourchu, et on vous les clouait en croix.

Ceux-ci n'en voulaient qu'aux animaux ou à l'homme ; d'autres s'attaquaient à la forêt qui leur servait d'abri. Je veux parler des « hospites » ou hôtes du seigneur, auxquels ce dernier concédait, moyennant aide et redevance, une portion de domaine à défricher : hommes à demi sauvages, livrés pour vivre aux industries qui naissent de l'exploitation du bois ou à quelques autres analogues, charbonniers, sabotiers, boisseliers, tourneurs, tuiliers, potiers, fourniers, forgerons, vanniers, et qui peu à peu s'étaient associés en véritables corporations. C'étaient en général d'assez pauvres hères, de vulgaires gagne-petit, connus et méprisés comme tels. « Va dans ton pays d'Ardenne, dit un personnage d'une des plus anciennes chansons de geste, va couper et corroyer tes peaux de bêtes, compter et peser tes fromages : tu es de ce pays maudit où l'on se vêt de serge, où chaque homme porte en son poing une hache ardennaise ».

L'Ardenne eut aussi d'autres « hôtes », bienfaisants au début, néfastes dans la suite. Il s'agit cette fois des moines, dont nous avons déjà dit quelques mots. Les moines et religieux de tout ordre furent en effet, là comme partout, les grands travailleurs et les grands fertilisateurs de la terre, mais, dit Maury : « Leur rôle civilisateur cessa lorsque, enrichis par les efforts et les travaux de leurs devanciers, ils ne songèrent plus qu'à jouir paisiblement de leurs biens, et abandonnèrent à des

serfs la culture du sol dont ils consumaient les produits. L'opulence amena la paresse, et les moines, en envahissant à leur tour les forêts seigneuriales à titre d'usagers, vinrent grossir la troupe déjà nombreuse de ceux qui dévastaient les forêts, sans pour cela les transformer en de fertiles guérets ». On leur avait donné les forêts à défricher ; et les moines défrichèrent, pratiquant çà et là de larges trouées, — ce qui était bien, — creusant des routes, asséchant les marécages, ensemençant, faisant commerce de bois et de céréales, vendangeant même là où ils le pouvaient, groupant autour d'eux des hameaux et de véritables villages agricoles. Ils défrichèrent, — aussi, hélas, en faisant ce que les Romains, somme toute grands conservateurs de forêts, n'avaient jamais osé faire, en mettant le feu là où la hache ne pouvait suffire, en jetant bas les vieux arbres vénérés, et en tarissant du même coup les sources, les sources-fées des anciens Druides : excellent moyen de détruire ainsi les superstitions d'un autre âge. Adieu le mystère des grands bois sacrés, les asiles naïfs des divinités agrestes, et les vieux temples de pierre ; adieu les chênes puissants et orgueilleux, comme ceux que Ronsard pleurait dans la forêt de Gâtines, et la sève, le sang mystérieux

lequel dégoutte à force
Des Nymphes qui vivaient dessous la dure écorce.

Ces bons moines ! Ils furent quelquefois des saints, et même des héros. Ils détruisaient d'ailleurs pour coloniser, et la civilisation marchait derrière eux. Mais, qu'on me permette de le dire, peut-être manquèrent-ils un peu de modération, de légèreté, de grâce, dans leur œuvre « civilisatrice », et aussi, oserai-je ajouter, d'indulgence pour les choses du passé et d'ironie vis-à-vis d'eux-mêmes. Les pierres qu'ils ont élevées de leurs mains, ravagées par les révolutions impies, ne sont plus aujourd'hui que ruines (1), et celles qu'ils ont ruinées n'en existent pas moins. La forêt mutilée, et dont la destruction s'achève de jour en jour, garde encore çà et là, avec ses légendes et ses superstitions seulement transformées, quelques autels, quelques tombeaux, débris rocheux et bizarres à demi-enfouis sous le sol, et que nos archéologues s'efforcent à grand-peine de reconstituer (2).

Si diminuée qu'elle fût, la forêt pourtant subsistait, offrait encore un large front à ses envahisseurs. Encore au XVII^e siècle, elle avait cent lieues de long, disent les géographes d'alors ; elle touchait au Rhin, à la Meuse, et venait mourir d'une part aux frontières d'Artois, de l'autre au cœur de la Champagne. Presque oubliée depuis cent ans, depuis l'époque des Guise et des Nevers, la guerre se ranima, vint s'y joindre aux autres causes de destruction. Ce fut d'abord le va-et-vient incessant des généraux de Louis XIV, tantôt vainqueurs, tantôt vaincus, saccageant

(1) Visiter, ne fut-ce qu'au point de vue pittoresque, ce qui restait de la célèbre abbaye d'Orval, au sud de Florenville, sur la frontière même des territoires français et belge. Le spectacle est grandiose et lamentable : la forêt a bien pris sa revanche. Les ruines couvrent tout le fond de la vallée, sur un espace considérable. On dirait, vue d'en haut, une mer de vagues pétrifiées. Des deux églises que possédait l'abbaye, il ne reste plus que des débris de moellons, aux nervures à demi offritées, par dessus lesquels la végétation s'épanouit en entrelacs, rosaces et en arabesques folles. A l'un des endroits culminants, un bouleau et un sorbier ont poussé côte à côte. La charmante fontaine Mathilde, qui rappelle le nom de la fondatrice de l'abbaye (plus une jolie légende), s'épilogue aujourd'hui parmi les ronces, et une autre fontaine voisine sert à entretenir des alevins pour le repeuplement de la Semoys. — Grandeur et décadence, on en pourrait dire autant des châteaux du temps passé, pour peu qu'ils existent encore.

(2) Voy. GEUBEL. Sur l'existence des monuments des anciens cultes dans la Forêt Ardennaise.

tout au passage avec une rapide et brillante désinvolture. Plus tard, la Révolution et l'Empire y ramènent l'invasion. Des bandes révoltées de paysans en armes parcourent le pays, brûlant et pillant sans merci. Au début de notre siècle, comme à l'heure actuelle, la forêt pouvait être considérée comme occupant à peu près ce que les géologues appellent le massif des Ardennes, c'est-à-dire un territoire circonscrit et jalonné : au Sud, par Arlon, Sedan, Charleville, Rocroy, Trélon ; à l'Ouest et au Nord, par Trélon, Chinay, Givet, Beaurain, Rochefort, Marche, Spa, Verviers et Eupen ; à l'Est, par la frontière de la Prusse et le duché de Luxembourg, depuis Eupen jusqu'à Arlon.

Mais il ne s'agit là que d'une limite globale, et les forêts qui couvrent le plateau d'Ardennes, séparées entre elles par de larges intervalles, sont loin de remplir un aussi grand espace, surtout au Nord, dans le pays d'Herve et la Famenne. Le plus vaste tronçon, composé surtout de taillis, forme une longue bande orientée de l'Ouest à l'Est sur les deux rives de la Semoys, et débordant un peu notre territoire. En réalité, la « forêt d'Ardennes » n'existe plus aujourd'hui, en tant que forêt ; elle n'est qu'une expression géographique.

La forêt a peu souffert de la guerre de 1870-1871. Mentionnons quelques arbres coupés, quelques cerfs et sangliers chassés à courre en manière de passe-temps (m'a-t-on dit), par des officiers de l'armée allemande. Mais combien lamentable fut, après Sedan, le spectacle qu'offrait toute cette frontière ! De Bouillon à Florenville, on ne voyait déboucher des lisières que soldats hâves, exténués, malades, blessés souvent. On les logeait où on pouvait, dans les hôpitaux, sous des casemates ou des baraquements improvisés. Le château de Bouillon en regorgeait, Français d'un côté, Allemands de l'autre. — Depuis cette époque, les Ardennes n'ont plus d'histoire : elles sont paisibles, je n'ose pas dire heureuses.

Regardez maintenant là-haut, près de la forêt, ce vieil homme qui chemine sur les pentes, suivi de son long troupeau de chèvres. C'est le berger ardennais. Il est bien caduc, bien pauvre, plus pauvre même qu'on ne l'est ailleurs, sous sa houppelande usée, trouée, rapiécée, décolorée par le soleil et les averses. Lui seul pourtant symbolise désormais tout le pittoresque et toute la légende de l'Ardenne. Il ne tricote, comme notre berger landais, ne rode ni ne sculpte, comme notre Cévenol ; il n'a plus en sa main, fermée sur cette gaule inutile, les livres du *Dragon rouge*, de la *Magie noire*, ou le *Bréviaire du Pape Honorius*, ni même ceux, plus répandus, de la *Bibliothèque bleue*, qui contenait jadis si beaux récits de veillée. Il n'est plus sorcier ni chercheur d'or. Il ne croit plus guère, comme il y a cinquante ans, à l'oraison de la Salamandre, qui chasse les esprits, ni aux « gardes » pieuses qui éloignent la maladie des troupeaux, mais il connaît encore des simples ou des graisses infailibles contre la rogne, la gale, la clavelée ou les « mauvaises eaux », et, pressé par vous de questions, peut-être sortira-t-il de son mutisme pour vous livrer les bribes de quelques-unes de ces vieilles recettes dont il garde seul le secret, derrière les fils blancs de sa barbe malicieuse.

Mais qu'on se hâte ; qu'on recueille les dernières paroles tombées de ses lèvres. Demain un pâtre nouveau « mènera » à travers les taillis. Mort sera le vieux berger, et avec lui peut-être les antiques superstitions auxquelles croyaient nos pères.

II. — UNE RIVIÈRE ARDENNAISE, LA SEMOYS.

« C'est, dit un vieil auteur, une petite rivière qui prend sa source à Arlon, traverse une partie des Ardennes, en décrivant des paraboles et hyperboles, et va se jeter ensuite dans la Meuse, près le Wal-Dieu. »

Et un autre auteur presque aussi vieux ajoute : « A peine sortie du sein de la terre, on la voit faire en folâtrant maints détours, et se complaire en la société des faunes et des sylvains. »

Aucune rivière ardennaise n'est en effet plus sinueuse, plus indisciplinée dans son cours, au point que ses 190 kilomètres n'en font guère que 75 à vol d'oiseau. Ce ne sont que courbes, zigzags, arabesques capricieuses, et brusques retours vers sa source. Elle exagère le méandre, non par coquetterie pourtant, ni par humeur folâtre, mais par nécessité. L'Ourthe, sa voisine, grossie par un volume d'eau plus considérable, se creuse avec force un lit au milieu des blocs moussus qui l'encombrent ; la Lesse, plus petite, ruse avec l'obstacle en passant par dessous, à travers des gouffres souterrains ; la Semoys, elle, le contourne laborieusement et le disjoint, use à l'entour sa taille souple, bouillonne dans les fissures, s'amincit, s'effile, ne semblant parfois s'étaler au repos sur sa rive élargie que pour se recueillir et se ramasser en vue des luttes prochaines. On dirait, vue d'en haut, une immense couleuvre rubanant et se tortillant au soleil, avec des transparences d'émeraude, et, çà et là, des traînées de feu pâle, des milliers de pierres mouvant sur sa robe de cristal noir.

La Semoys n'est point navigable, ni même flottable. Sauf dans la première partie de son cours, il n'existe guère de sentiers praticables sur ses bords ; elle déconcerte à chaque instant le piéton. Il faut, pour suivre sa vallée, se résoudre à la perdre souvent de vue, à gravir des hauteurs, des plateaux, d'où on la retrouve parfois au loin décrivant sa courbe à l'horizon, à traverser des villages sans auberges, au besoin à passer la nuit dans les bois, sous la hutte du bûcheron. Voyage fatigant, et qui trouve naturellement peu d'amateurs.

Pendant les vacances, des bandes de touristes belges y viennent faire séjour et hombance, sous prétexte de la visiter, — car on y trouve çà et là d'excellentes petites hôtelleries. Il vaut mieux faire le voyage un peu plus tôt, ou un peu plus tard : au printemps, quand les berges sont en fleurs, quand on a la sensation enivrante de remuer au passage le pollen qui flotte sur les hautes herbes, et que les travaux de la fenaison prêtent à ses bords une animation inaccoutumée ; ou bien à l'automne, le bon moment des truites et de la venaison, à cette époque de transition, si poétique, où elle commence à revêtir pour de longs mois sa robe de mélancolie et de brume, que percent encore cependant, avec la grâce d'un renouveau dans la vieillesse de l'année, les fleurs charmantes et tardives de la colchique rose. La Semoys est alors déserte, plus un être vivant ne la contemple ; je ne compte pas comme tels ces pêcheurs à la ligne, obstinés en toute saison, et plus nombreux là que partout : loin de déparer ses bords, ils ajoutent, sans s'en douter, je ne sais quelle mélancolie au paysage, comme toutes les autres choses muettes et immobiles qui les environnent.

Aussi bien, remarquons-le en passant, tout le monde pêche dans ces eaux, — comme tout le monde chasse sous les ombrages voisins. C'est chose commune

que d'y rencontrer des hommes, pieds nus, un panier à la ceinture, pêchant à la main le stupide barbeau, ou même la truite agile, quand ils n'emploient pas pour le faire la dynamite et les engins prohibés. Et il n'était pas rare aussi de voir des bandes de porcs en maraude, remuer les pierres du groin pour y chercher des écrevisses, au temps où il y avait encore des écrevisses dans les affluents de la Meuse.

Seule de toutes les rivières ardennaises, la Semoys s'abrite derrière un rideau presque ininterrompu de forêts, rideau non pas immédiat, mais assez reculé parfois pour laisser dans l'intervalle, là où les rives sont basses, un épais liseré de velours vert, et, sur les pentes ombrueuses, de vastes touffes de myrtilles bleuâtres, sur celles mieux exposées à la lumière, des bruyères, rouges de tous les tons ardents que donne le soleil. Quelquefois ses bords se resserrent, s'escarpent en rochers dentelés et hérissés de sapins sombres, puis les pentes s'adoucissent de nouveau, et, de haut en bas, des milliers de petits chênes ondulent, comme une mer impénétrable de feuillages. Ou bien ce sont, sur les mamelons qui dominent les villages, de longues bandes d'un vert alternativement pâle et foncé, des avoines, des trèfles, des seigles, entre lesquelles gravissent patiemment quelques chemins poudreux, bordés çà et là de chaumières et de bouquets d'arbres. Peu de troupeaux ; les vaches sont rares ; les chèvres du village, réunies sous la surveillance d'un berger commun, vont passer la nuit à la belle étoile, et broutent sur les pointes ardues des rochers.

Comme elle a sa couleur, plutôt sombre, la Semoys a sa saveur à elle, un peu âpre, et rappelant les schistes qu'elle traverse. Ses eaux sont généralement froides, comme celles de tous les torrents de montagne. La « folle rivière », dit-on ; ne vous y fiez pas ; en plein soleil, en plein sourire, sous la surface blonde et toute vernissée, sous les longues herbes qui y flottent poétiquement comme des chevelures d'Ophélie, elle a ses gouffres invisibles où plus d'un imprudent peut trouver la mort. Elle a ses brouillards aussi, et qui rendent fou, dit la légende : brouillards magiques, quand l'or déjà assombri du couchant se réfracte dans leur onde vaporeuse, et que des bandes d'oiseaux, voire même des chevreuils, descendent s'y plonger avec une volupté singulière ; plus magiques encore, la nuit, quand la lune y projette sa clarté chatoyante. Jean d'Ardenne rappelle, à ce propos, la mélancolique légende du prisonnier évadé qui, voyant devant lui cette coulée de vapeur, la prit pour un lac véritable, y chercha des yeux une barque, et, ne la trouvant pas, reprit en soupirant le chemin de sa prison. A l'aube, ces brouillards s'évaporent, avec assez de lenteur toutefois pour ménager et graduer en quelque sorte l'admiration. Dès le début, le coup d'œil est féérique. « Des hauteurs, dit l'excellent écrivain belge que je viens de citer, vous avez l'impression d'un monde inférieur dont les nuages vous sépareraient ». Et Taine ajoute, non sans un certain lyrisme, assez rare sous sa plume : « Le matin, quand du haut d'un roc on regarde ses vallées emplies par la vapeur de la nuit, on la voit (la rivière) peu à peu se dégager de la brume, apparaître entre les molles blancheurs, sécher tour à tour ses sommets et ses pentes sous la caresse du jour qui fait sourire à la fois tous ses bouleaux et tous ses chênes. »

Comme on en peut juger, la Semoys n'a pas manqué d'admirateurs. Il y a sur elle des guides tout faits, et même fort bien faits (Jérôme Pimpurniaux, Jean d'Ardenne). Elizé de Montagnac lui consacre presque un livre sur les deux grands in-folio illustrés qu'il a publiés sur l'Ardenne. M. de Prémoré, le premier en date de ses amoureux, a écrit « à propos d'elle » (Un peu de tout à propos de la Semoys) des choses charmantes mais parfois un peu singulières. Non moins fantaisiste, m'a-t-on dit, est le livre de M. Edmond Picard, intitulé « la Forge

Roussel », du nom d'un des sites les plus sauvages et les plus solitaires de la Semoys. Et ils ne sont pas les seuls que cette rivière ait fait déraisonner d'une façon aimable. Elle a inspiré au grave président Jeantin, auteur d'une Histoire des comtes de Chiny, des erreurs et des bévues presque enfantines dont d'autres savants se sont fort spirituellement gaussés. Disons à ce propos qu'on ignore généralement la géographie de la Semoys, aussi bien que son orthographe. Peu s'en faut qu'on ne recommence aujourd'hui l'erreur du bon chevalier qui, il y a treize siècles, s'y embarquait pour Constantinople. Le président Jeantin plaçait en Belgique, et non en France, le confluent de la Semoys avec la Meuse, mais il y a mieux : j'affirme avoir connu à Bouillon un de nos compatriotes, homme d'âge, instruit d'ailleurs autant qu'aimable, lequel, à table d'hôte, se fit apporter une carte de la région pour s'assurer que la Semoys se jetait bien dans la Meuse, et non dans l'Escaut (*sic*).

La source de la Semoys est près d'Arlon, ville jolie mais insignifiante, autrefois consacrée à Diane (Ara Lunæ, hasardent les étymologistes). La déesse au visage mystérieux, penchée au berceau de la petite rivière, lui murmure encore, invisiblement, les paroles fatidiques : Tu seras la rivière ardennaise par excellence, le courant vert et noir, la perfide, gracieuse, farouche et mélancolique Semoys. Tu seras riche en retraites profondes, où la vie abondera. Abritée derrière un rideau d'épaisses forêts, tu auras, comme moi-même, tes gouffres et tes brumes, et ceux qui t'auront vue ne te connaîtront pas encore ». La mère des bois et des eaux avait, sur la hauteur qui domine Arlon, sa statue colossale, détruite en 560 par saint Walfroy. A la place, on a bâti un château, puis, sur les ruines du château, une église de Capucins, qui s'effrite sous l'usure du temps. J'avoue que l'idée d'une église et d'un château, à cet endroit, me choque comme un barbarisme, tant le souvenir de la grande déesse semble étroitement uni à celui de sa rivière favorite. J'aurais aimé à y voir se dresser une simple stèle avec ces mots ou d'autres analogues : Dianæ invictæ. A Diane, invaincue et partout présente.

Au sortir d'Arlon, la Semoys n'est encore qu'une bien mince rivière,

Un tout petit ruisseau coulant visible à peine

parmi des joncs, des peupliers et des saules. La contrée qu'elle baigne est aimable, d'une simplicité agreste, et rappelant bien plus les plaines fertiles de la Lorraine que la nudité sèche et rude du plateau ardennais.

A partir de Chiny (vieille cité déchue, qui eut jadis ses comtes, son château et sa forêt domaniale aujourd'hui amoindrie), la Semoys change de caractère, et de rivière bucolique devient torrent noir et sauvage. Le trajet peut se faire en barque, de Chiny à Lacuisine ; ce ne sont que roches à arcatures surplombantes, gouffres ou « goffes » et ravins sombres s'ouvrant en perspective. Après quoi, la Semoys perd de nouveau son caractère fougueux et sinistre, vient par une large courbe pacifique baigner l'important bourg de Florenville, puis rentre définitivement à l'ombre des bois, où il est assez difficile de la suivre.

Essayons pourtant.

Voici la Forge Roussel, avec ses escarpements pierreux ; Laiche, un éparpillement de maisons bossues au bord de l'eau ; Chassepierre, abrité derrière son bois comme autrefois derrière son château ; Conques, siège d'un ancien prieuré appartenant à l'abbaye d'Orval ; Herbeumont, avec les ruines informes d'un manoir féodal dominant un paysage inoubliable ; Morte-han, vieux petit village triste sur un promontoire rocheux ; Cugnon, où saint Remacle creusa son oratoire ; Dohan,

nid sur la hauteur ; Bouillon, une véritable ville, au cachet pittoresque et moyen-âgeux, avec ses vieux ponts de pierre, le dédale de ses rues accidentées et, surtout, son antique château, d'aspect formidable, aux assises taillées dans le roc ; puis c'est, à une courbe grandiose de la Semoys, Corbion d'un côté, Rochehaut de l'autre ; Alle, un des plus jolis villages de la contrée, fréquenté, comme Florenville, Herbeumont et Bouillon, par de nombreux touristes ; Membre, centre d'excursions admirablement placé à l'embouchure d'un ruisseau ; Bohan, au fond d'un ravin noir ; Hautes-Rivières, première localité française, avec les restes informes du vieux château de Linchamps (1), Nohan, Thilay, Nau, tous trois en pleine nuit de forêts. Quelques roches, quelques falaises aux contours de donjons surplombent encore la rivière, puis, brusquement, le décor s'élargit ; la Semoys touche à sa fin, tardivement domptée par le génie industriel de l'homme. Rien n'égale en tristesse l'agonie d'un grand fleuve qui va s'épandre dans la mer (mélancolique comme les fleuves qui vont finir, dit Byron) ; rien n'est gracieux comme l'aspect d'une rivière venant, par une courbe lente, unir, « marier » ses eaux à celles d'un fleuve ; ici, tout sentiment analogue disparaît. Désormais impersonnelle, pourrait-on dire, endiguée et divisée en chutes, la Semoys va, par trois canaux parallèles, trois courants endormis, se perdre dans la Meuse à Monthermé. Le tombeau est grandiose : d'un côté, les rochers majestueux de Château-Renaud, évoquant des souvenirs de légende ; de l'autre, les monts sévères qui dominent le fleuve, comme un vaste mausolée, mais qu'importe ! La Meuse à elle seule, la Meuse dominatrice est là, avec son grand paysage clair, bien autrement impérieux pour le regard ! . . . La première fois que nous vîmes la Semoys, ce fut avec nos compagnons de Lille, en excursion géographique ; à peine quelques-uns d'entre nous daignèrent-ils y jeter, au passage, un coup d'œil dédaigneux. Notre but n'était pas là ; nous allions vers Givet, Dinant, Namur, les villes charmantes et banales qui se mirent au grand fleuve ; que nous disait ce nom inconnu, la Semoys, jeté brusquement, pour une seconde, à travers nos préoccupations et nos bavardages ?

La plupart des villages que je viens de mentionner ont leur physionomie bien caractérisée, toujours la même d'ailleurs. Imaginez un pêle-mêle de vieilles maisons basses et irrégulières, bâties en pierre noire, coiffées d'ardoises bleuâtres, éparpillées en désordre à mi-côte ou le long de la rivière. L'air en est pauvre et mélancolique. La teinte grisâtre de l'ensemble tranche à peine sur le rocher environnant. Parfois, heureusement, une note gaie et claire rompt cette monotonie de couleurs sombres : de petites fenêtres, dont l'encadrement est blanchi au lait de chaux, sont ornées de fuchsias et de géraniums plantés dans des pots rouges, à côté d'une cage à pinson accrochée au volet. Mais, presque toujours, la note de rusticité et de réalisme violent domine, rappelant par la fougue de vie, par la multiplicité des détails, certains tableaux hollandais à la Vandewelde. Devant les maisons, contenu par de grosses pierres, des blocs d'ardoise placés verticalement ou des claies d'osier, le carré de fumier, laissant croupir dans le creux sans écou-

(1) Il y a un demi-siècle, dit une légende trop peu connue, la dernière châtelaine de Linchamps apparaissait toutes les nuits dans l'anfractuosité de ce qui restait d'une tourelle du château, et filait silencieusement son rouet. Puis, sa tâche terminée, elle se levait en soupirant, poussait du pied une pierre dans le ravin, et s'évanouissait on ne sait où. Depuis cette époque, le gracieux et triste fantôme n'a plus reparu parmi ces ruines. Je le crois bien. Il n'y reste plus pierre sur pierre. Pareille observation pourrait s'appliquer, hélas, à presque tous les châteaux des bords de la Semoys, détruits par les guerres, par l'avidité superstitieuse des « chercheurs de trésors », ou simplement par le sans-gêne des paysans, qui avec ces pierres se bâtissent des maisons.

lement qui sert de ruisseau de larges flaques d'un jus brun et pestilentiel où barbotent des canards, et où ronflent en grognant des cochons roses, frappés à grands coups de gaule par la vieille sorcière ridée qui les conduit. Près de là, un fouillis, un grouillement indéfinissable d'êtres et d'objets de toutes sortes : fascines, bûches, fagots (alloués selon la coutume, pour sa part d'affouage, à chaque foyer de l'endroit), charrettes peintes en bleu, herses couchées sur le dos et montrant les dents au ciel, linges et nippes étalés sur des haies, jeux de boule abrités derrière des clôtures en planches, abreuvoirs de grès où viennent boire pigeons et bestiaux, enfants en guenilles sur les seuils, faucheurs partant pour la moisson, porchers ou chevriers sonnant l'appel, avec leur trompe, aux portes des étables, voituriers, debout sur les chariots remplis de foin, projetant à coups de fourche, par la lucarne des granges, leur odorante cargaison. A quelque distance, vue en perspective, l'ensemble n'est pas moins frappant, mais le réalisme disparaît ; tantôt la silhouette des toits sombres et de la flèche aiguë de l'église ressort vigoureusement sur le ciel, tantôt elle se dessine en clair sur un fond de montagne presque noir. Un air frais, une bonne odeur de genêts et de sapinières, un silence profond couvrent les pentes, comme contraste à tout ce désordre de vie tapageuse et grossière ; et dans le bas, la Semoys, pâle ou embrumée, sinuant à perte de vue.

L'Ardennais des bords de la Semoys est plus Ardenais peut-être que partout ailleurs ; il porte en lui les qualités, mais plus encore les défauts et les misères de sa race : rude et bourru dans la forme, hospitalier au fond, comme tous les primitifs. L'homme est petit, maigre, barbu, de physionomie fruste ; la femme, obligée plus que l'homme à des travaux pénibles, habituée à porter des fardeaux, se courbe et se ride avant l'âge. Les enfants fréquentent peu l'école, courent toute la journée comme de jeunes poulains lâchés, avec moins de surveillance encore, meurent, et sont remplacés par d'autres. Le climat est d'ailleurs âpre, changeant, meurtrier. Les ophtalmies, les maladies de peau, le rachitisme, la phtisie, l'alcoolisme, ravagent cette population malpropre, mal logée et mal nourrie. Quelques-uns, — ils forment toute une colonie curieuse à Herbeumont et aux environs, — sont allés chercher fortune en Amérique, pour revenir au pays natal dotés d'un maigre pécule, ou plus pauvres qu'ils n'en étaient partis. Couper des arbres, vivre sous la hutte du sabotier ou du charbonnier, descendre dans l'ardoisière humide et profonde, sont des emplois fatigants et peu rémunérateurs. L'agriculture ne rapporte pas davantage. Beaucoup sont obligés, pour vivre, d'aller se louer ailleurs comme ouvriers des champs, ou de mener une existence à demi vagabonde, d'accepter des métiers vagues et hasardeux, comme leurs ancêtres, ou comme ces bohémiens qu'on voit passer si nombreux le long de la frontière, trainés dans leurs chariots boiteux par des haridelles efflanquées. Ils se font volontiers fraudeurs et braconniers, — toujours comme leurs pères, — prêts pour la nuit sans lune où il faudra guetter, à la sortie du bois, le cerf déprédateur de céréales, et, au besoin, faire le coup de feu contre les gens du « Seigneur des Amerois » (le comte de Flandre, possesseur d'un vaste domaine près de Bouillon). Enfin, si la dévotion aux saints et aux madones, est grande dans le pays, si les classes dirigeantes, encore férues de leurs privilèges nobiliaires, y maintiennent volontiers l'état d'ignorance, l'instinct fanatique de ces populations les mène droit au socialisme, et les théoriciens de cabaret ont beau jeu dans ce milieu tout préparé. De Prémorel regrette pour ce pays l'absence de joueurs de musettes. Il y voudrait voir venir « ces bergers d'Auvergne, connaissant tous les airs joyeux qui attirent la jeunesse sous un hêtre, après les travaux de la journée, et leur en font oublier les fatigues ». Rêve naïf, de moins en moins réalisable. Il y a quelques années, dans une excursion faite à Laifour (toujours avec les géographes lillois), il me

souvient de la surprise pénible que nous eûmes à entendre une vingtaine d'enfants, à qui nous avions donné des sous, nous chanter en guise de remerciement, la *Carmagnole* et l'*Internationale*. Nos oreilles n'étaient pas blasées à cette époque comme elles le sont devenues aujourd'hui.

Mais nous voici loin de Diane et des bords gracieux de la Semoys. Je brise ma plume, de crainte de parler politique.

EXCURSION DES LAURÉATS DU PRIX LÉONARD DANIEL

A BOULOGNE-SUR-MER ET A CALAIS,

Le 26 Mai 1898.

Directeurs : MM. E. CANTINEAU et O. GODIN.

Le jeudi 26 Mai a eu lieu l'excursion qui s'effectue chaque année, grâce à la générosité de notre estimé et sympathique collègue, M. Léonard Daniel, qui met à la disposition de la Commission des Concours la somme nécessaire pour récompenser une dizaine de lauréats par un voyage à la mer. Cette fois, on a pu, en utilisant économiquement l'argent et en demandant aux lauréats beaucoup de temps et un vigoureux effort, leur faire visiter deux ports bien éloignés de Lille dans la même journée.

Heureux de voir et d'apprendre du nouveau, pas un de ces studieux jeunes gens ne manqua à l'appel au train de 7 h. 05 ; ils apportèrent la gaieté de leur âge pour rendre bien agréable aux Directeurs le devoir de les conduire, laissant les fronts soucieux et les regards méditatifs remis à l'école pour le lendemain.

Aussitôt en route, *l'utile dulci* fut le précepte mis en pratique pendant toute la journée ; les asiles d'aliénés d'Armentières et de Bailleul, la vallée de la Lys, les collines sableuses de Flandre, le vieux clocher d'Hazebrouck, le Monastère du Mont des Cattes, le Mont de Cassel et son antique forteresse, puis St-Omer et sa culture maraîchère au milieu des watergants, les ruines de l'abbaye de St-Bertin et Mathurin toujours actif sur le campanile de la Porte d'eau ; plus loin les collines et les plateaux crayeux de l'Artois, la vallée de l'Aa, le Pont-sans-Pareil, le Mont de Watten, etc., tels furent les sujets traités dans une conversation humoristique qui fit paraître bien courtes les deux heures nécessaires pour arriver à Calais.

Il est 9 h. 05 et nous sortons à la hâte de la Gare centrale ; laissant à gauche la Citadelle, nous pénétrons dans la ville. A l'entrée du Parc Richelieu se trouve le monument représentant, dans des attitudes fort expressives, mais parfois peu heureuses, les héroïques bourgeois de Calais qui, Eustache de St-Pierre et Jehan d'Aire les premiers, se dévouèrent en 1347 pour sauver leurs concitoyens de la colère d'Édouard III et n'échappèrent à la mort que par l'intercession suppliante de la Reine, la belle Philippine de Hainaut. Le Roi, furieux de la longue et valeureuse défense des Calaisiens, oubliait que du sang royal de France coulait dans ses veines, par sa mère, Isabelle, sœur du roi Charles IV, et voulait passer toute la population au fil de l'épée. Le groupe du statuaire Rodin, s'il n'a rien d'agréable

à la vue, rappelle aux Calaisiens les grandes vertus de leurs ancêtres et aussi la longue domination des Anglais, qui conservèrent pendant deux siècles la ville qu'un blocus de dix mois leur avait donnée.

Une rue très commerçante nous conduit sur la Place d'Armes où se trouve l'ancien Hôtel de Ville aujourd'hui le Musée, monument très intéressant de 1231, rebâti en 1740, avec un beffroi du XIV^e siècle; sur la terrasse qui accède à la Place, de légers fûts de colonnes servent de base à des bustes historiques. Vers la gauche, on aperçoit une vieille tour assez fruste, et elle peut le paraître, car elle date, dit-on, de l'année 810; elle a toujours servi de phare jusqu'au milieu de notre siècle, et la nuit un guetteur clame encore, d'une voix lugubre, les heures aux quatre points cardinaux. Le temps presse, nous voulons aller jusqu'aux bassins, nous voilà bientôt sur la Place de l'Europe; devant nous est la Machinerie hydraulique qui actionne les écluses et autres engins du port; à gauche est la grande Gare Maritime entre le bassin des Chasses et l'Avant-Port; nous tournons à droite vers le grand bassin à flot, nous parcourons des quais magnifiques tout garnis de voies ferrées, de grues fixes et mobiles et bordés de vastes magasins et de docks bien aménagés.

Malheureusement tout cela paraît manquer d'animation et le matériel est au repos, car le bassin n'est guère encombré de navires. En passant, nous remarquons le superbe phare, haut d'environ 55 m., tout récemment construit; puis, dans un endroit plus dégagé, nous découvrons en belle perspective la vieille église N.-D., de style sévère, reconstruite au XIV^e siècle, avec son immense vaisseau, son épaisse tour carrée à 3 baies sur chaque face et sa courte flèche sortant d'un tronc de pyramide hexagonal planté entre 4 clochetons au sommet de la tour.

Bientôt nous nous retrouvons à l'extrémité du Parc-Richelieu, que nous traversons; sans posséder rien de remarquable, il est fort bien aménagé pour fêtes. Un instant après nous étions à la gare, ayant très utilement employé nos 75 minutes d'arrêt.

La ville de Calais est située sur le détroit par 0° 29' 2" de long. O., à 300 kil. à peu près de Paris et 107 de Lille. Les premiers titres qui en font mention datent du IX^e siècle; c'était alors une bourgade de pêcheurs; Baudouin IV améliora le port en 997 et le comte de Boulogne, Philippe de France, y fit élever une enceinte avec tours et fossés, puis en 1227 édifia le château, démoli en 1560 pour construire la Citadelle. Après Crécy, Édouard III vint assiéger Calais, mais se souciant peu d'exposer son armée, il se contenta d'établir un blocus sérieux en bâtissant autour des murailles une nouvelle ville où il cantonna ses soldats et où il fit venir toute sa cour. Des forts et une enceinte garantirent Villeneuve-la-Hardie des tentatives de Philippe de Valois, accouru au secours des assiégés avec une nombreuse armée. Au bout de 10 mois, Jehan de Vienne, le gouverneur de Calais, se vit réduit à laisser Eustache de St-Pierre et cinq de ses concitoyens se dévouer pour le salut de tous et il rendit la ville aux Anglais, qui la conservèrent jusqu'en 1558, où le duc de Guise la leur prit en 7 jours (à ce propos, le roi Henri II donna à ce prince le palais de la Halle, dit aujourd'hui Hôtel de Guise, que nous n'avons pu visiter). Les Français ne la laissèrent prendre ni par les Espagnols en 1567, ni par les Anglais qui la bombardèrent deux fois sous Louis XIV et essayèrent encore, en 1804, de forcer l'entrée du port. Calais, qui était au siècle dernier le chef-lieu du *Pays Reconquis* avec un bailliage, qui avait 7.500 habitants en 1820, constitue aujourd'hui avec St-Pierre, une agglomération de 60.000 habitants, qui est le grand centre manufacturier en France des tulles et des dentelles mécaniques; son port est le plus important pour le transit des voyageurs avec l'Angleterre, plus de 250.000 le traversent chaque année.

Après avoir pris une idée générale de cette vieille ville et de son port récemment développé, nos jeunes touristes ont emporté l'impression que Calais, qui a fait des sacrifices considérables pour attirer un peu de trafic à côté d'un transit important de voyageurs, n'a pas encore obtenu de résultats satisfaisants. Qu'elle continue ses efforts dans la lutte pour la vie et pour l'honneur du pays ; elle tient bien sa place comme plage de bains ou port de pêche et de transit de voyageurs ; son industrie à St-Pierre garde la première place pour le commerce ; la persévérance est à l'ordre du jour, elle amène toujours un succès !

A 10 h. 19, le train nous emporte vers Boulogne ; nous dominons bientôt, du haut du plateau crayeux du Blanc-Nez, toute une région verdoyante, apercevant au loin le panorama de Guines qui rappelle la fameuse entrevue de 1525 et le Camp du Drap d'Or ; puis on traverse les carrières de calcaire marmoréen dit de Marquise ; à proximité se trouve le petit port historique de Wissant, si bien situé entre le Blanc-Nez et le Griz-Nez ; enfin voilà la plage de Wimereux et la mer que nous apercevons dans l'émouvante splendeur de son immensité. Absorbés dans leur contemplation, admirant largement, et commençant à compter les petits bateaux, nos jeunes gens auraient bien voulu voir l'escadre du Nord défiler sous leurs yeux ; tout à coup ce souhait se trouve exaucé..... à rebours, devant eux se dresse une muraille à pic qui aboutit à un noir abîme, le train s'engouffre à leur plus grande stupéfaction dans le tunnel creusé sous la ville de Boulogne. A peine revenus de leur saisissante surprise, ils sont dans la gare de Boulogne-Capécure. Il est 11 h. 20, on nous attend de la part de la maison Baignol et Farjon, la grande manufacture de plumes et de crayons.

M. Farjon, Président de la Société de Géographie de Boulogne, a bien voulu nous autoriser à la visiter, il nous reçoit, comme il l'a déjà fait plusieurs fois, avec la plus aimable complaisance et daigne nous servir lui-même de cicerone. Il nous montre d'abord l'acier en lames pour lequel nous sommes tributaires de l'Angleterre, la France n'ayant point d'usines pour cette fabrication fort peu importante ; puis il nous fait traverser de nombreux ateliers dans lesquels, ouvriers et ouvrières, à l'œil exercé et aux doigts agiles, aidés de machines perfectionnées, découpent, estampent, perforent, fendent, trient, bronzent, dorent, emboîtent les millions de petits outils aux formes si variées que les potaches consomment avec ardeur et aussi avec une certaine compétence ; si nos jeunes visiteurs sont habiles à les user, ils savent dès maintenant comment on les fait. Ils s'extasient tout autant devant la fabrication si rapide des porte-plumes et surtout devant la simplicité des procédés qui permettent d'enjoliver ces petits morceaux de bois et de les transformer en un tour de main, en bambous, en roseaux cannelés, en porcs-épics, en acajou et même en ivoire.

Les pâtes de minos des crayons de toutes couleurs, broyées et filées comme du vermicelle multicolore, n'y ressemblent du reste que par la forme ; l'atelier de découpage du cèdre dégage un parfum qui satisfait plus agréablement l'odorat en réminiscence d'opoponax ; quant à l'immense atelier de collage, de rognage, d'ébarbage, de polissage, de dorure, etc., il excite aussi une vive admiration pour la perfection et la rapidité de l'exécution. Maintenant au courant des moyens employés pour transformer les blocs de bois et d'acier en ces utiles et gracieux instruments avec lesquels ils dessinent si bien les cartes des concours, nos jeunes gens se retirent en témoignant leur reconnaissance à M. Farjon, que nous remercions bien vivement au nom de la Société.

L'heure de reprendre des forces est arrivée, tout comme une locomotive, la machine humaine doit être alimentée, notre charbon nous est servi sous des formes très agréables au goût et notre eau devient savoureuse, grâce à quelques bouteilles

dites de Bordeaux. Quel que soit notre vin, l'heure des toasts est prise à point, et dans un sincère élan de gratitude, les jeunes lauréats souhaitent santé et longue vie à M. Léonard Danel et se cotisent pour lui envoyer par dépêche, leurs vifs remerciements de sa générosité qui, on le voit, est bien placée ; puis, en se levant de table, ils boivent leur dernier verre à la prospérité de la Société de Géographie et à la santé de M. Paul Crepy, son sympathique Président, sans oublier, d'une manière fort aimable, leurs Directeurs.

Dispos et bien réconfortés nous partons sans tarder, pour saluer la colonne dite de la Grande-Armée, parce qu'elle fut construite aux frais de l'armée, réunie à Boulogne en 1804, qui vota une partie de sa paie de chaque mois pour l'érection de cet imposant monument.

Elle rappelle la distribution solennelle des croix de la Légion d'honneur faite à l'armée le 16 août 1804, deux mois après celle de l'église des Invalides qui fut la première, l'ordre ayant été institué le 19 mai.

Le 9 novembre 1804, le Maréchal Soult, commandant le camp, posa la première pierre sur la falaise à 80 m. d'altitude ; la chute du premier Empire interrompit ces travaux à 19 m. de hauteur, ils furent repris en 1819 et la dernière pierre fut posée le 2 juillet 1821. La colonne fut terminée en 1824 et surmontée d'un globe doré orné de la Couronne de France. En 1841, on y éleva la statue de Napoléon I^{er}, de 3 m. 60 de hauteur et pesant 7,500 kil.

Ce monument a coûté 2.286.000 fr., dont 1.503.000 fr. donnés par l'armée ; l'État donna les 783.000 fr. de supplément qui permirent de le terminer de 1819 à 1845. La colonne est entièrement en marbre du pays, même les fondations qui sont énormes et ont coûté 141.000 fr. ; les 4 morceaux du chapiteau pèsent 30.000 kil. ; la hauteur totale est de 53 m. 60.

Aussitôt arrivés, nous nous munissons de lanternes et nous gravissons les 265 marches de l'intérieur ; parvenus sur la plate-forme à 135 m. d'altitude, nous restons longtemps en extase devant le spectacle imposant qui se déroule devant nous : d'un côté, le splendide panorama de la campagne boulonnaise ; de l'autre, l'immense plaine liquide dont les flots azurés se confondent à l'horizon indécis avec le ciel bleu ; il faudrait plusieurs pages pour peindre un tel tableau et décrire les pensées qu'il suggère. Émus et ravis, nous descendons à regret l'escalier pour rejoindre nos landaus et nous partons vers la plage, en descendant la falaise par des chemins pittoresques. Là, bientôt en pêchant des crabes ou des astéries, l'exhubérante gaîté de l'heureuse jeunesse se donne libre cours, on use de son droit au plaisir. L'onde amère n'a pour nous que des caresses, sa surface scintille de mille feux aux brillants rayons du soleil ; Amphitrite règne en gracieuse souveraine, tandis qu'Éole goûte un repos que les humains ne tentent point de troubler. Ainsi favorisés par le temps, nos jeunes gens emportent de cette visite à la mer un souvenir agréable qui demain sans doute flottera encore devant leurs yeux en ombres fugitives.

Il nous reste à leur donner une idée de la ville et du port et nous quittons la plage, après avoir jeté un coup d'œil distrait sur les élégants chalets et sur le Casino, qui est cependant très important. Le chenal, formé par 2 jetées de 700 et de 500 m. aboutit à l'avant-port qui donne accès vers le S.-O. à un vaste bassin à flot ; plusieurs autres bassins sont formés par l'embouchure de la Liane. La voie ferrée de Calais passe sous la ville et dans une portion à ciel ouvert, au jardin des Tintelleries, une station dessert le centre de la ville plus proche de la plage. Nous passons par là pour arriver à la haute ville, calme et silencieuse, qui domine la basse ville, très commerçante et sillonnée par un tramway électrique.

Après avoir escaladé, c'est le mot, plusieurs rues, nous arrivons au Boulogne

primitif, devant la vieille enceinte de remparts datant du XIII^e siècle : de belles plantations d'arbres séculaires forment là d'agréables promenades ; nous y apercevons la statue de Mariette-Bey, le savant égyptologue né à Boulogne. Deux énormes tours défendent l'entrée de la porte des Dunes par laquelle nous pénétrons en ville. Nous voyons d'abord le Palais de Justice construit en 1852 ; les statues de Charlemagne et de Napoléon I^{er} qui ornent une façade banale, ne suffisent pas pour fixer nos regards, car le temps nous presse. L'Hôtel de Ville bâti en 1734, restauré en 1854, s'élève sur l'emplacement du Palais des comtes de Boulogne où naquit Godefroy de Bouillon en 1066 ; sa façade n'a rien d'intéressant, mais nous remarquons le beffroi qui émerge derrière elle : grosse tour carrée à tourelles en encorbellement surmontées d'un cône aigu formant abri, le tout orné d'une solide balustrade. Au-dessus s'élève la seconde partie de la tour, d'un diamètre plus restreint, octogonale et terminée par une simple balustrade qui paraît une restauration ; sur la plate-forme veille le guetteur au feu.

En quelques secondes nous sommes sur le perron de la Cathédrale, construite en 1827 sur l'emplacement de l'église précédente ; c'est un édifice de style gréco-romain dont l'aspect extérieur est imposant, avec son dôme majestueux de 78 m. 50 de hauteur, surmonté d'un campanile et soutenu par plusieurs étages de colonnades. A l'intérieur, il y a bien peu de choses intéressantes, à part le maître-autel en mosaïque, et la richesse des innombrables *ex-voto* offerts à N.-D. de Boulogne, dont le pèlerinage qui date, dit-on, du VII^e siècle, est dévotement et assidûment fréquenté. Sous l'église s'étend une vaste crypte, dont les ornements et les décors prouvent l'extrême antiquité.

Nous nous hâtons vers le Château, plus curieux comme souvenirs, il a été construit en 1231 par Philippe de France, dit *Hurepel*, le fils de Philippe-Auguste, qui épousa Mahaut, l'héritière du comté de Boulogne, descendante de Thierry d'Alsace. Diverses constructions et restaurations dont la dernière a été faite en 1811, ont dénaturé l'aspect de forteresse de ce château, malgré ses vieilles murailles et ses grosses tours. Nous nous bornons à pénétrer dans la cour d'entrée, l'aspect sombre, presque lugubre de ces murs noircis, de ces fenêtres à lourdes grilles, de ces portes épaisses à grosses ferrures, ne laisse pas regretter à nos joyeux compagnons que le temps nous manque pour visiter ces bâtiments, leurs humides souterrains et leurs innombrables oubliettes ; tout cela cadre mal avec le but de notre voyage et l'âge des touristes. Dans ce château, qui fut souvent prison militaire et prison d'État, fut interné le 6 août 1840, Louis-Napoléon Bonaparte, le prisonnier de Ham, lors de son équipée historique ; il y resta 2 jours dans la chambre qui porte le n^o 4. Lorsqu'il revint à Boulogne en 1853, le souverain de la France ne manqua pas d'aller revoir cette chambre de fâcheuse mémoire.

En sortant, nous n'avons que le temps bien juste de descendre à la gare, apercevant à droite de la grande rue la Sous-Préfecture de 1786, à gauche le Collège, le Musée et la Bibliothèque, puis la vieille église St-Nicolas sur la place Dalton. Enfin sur le quai Gambetta, nous saluons de nos derniers regards les statues de Jenner, le propagateur de la vaccine anti-variolique, de Frédéric Sauvage, l'inventeur de l'hélice, dont la fin fut si malheureuse, et celle de Godefroi de Bouillon.

Boulogne est aujourd'hui une belle ville, station balnéaire très fréquentée par les étrangers, elle n'avait que 10.000 habitants en 1820, elle en a aujourd'hui environ 50.000, dont beaucoup sont d'origine anglaise ; c'est un port de pêche de grande importance, surtout pour le hareng, dont on prépare des conserves considérables, mais c'est plutôt un port de voyageurs que de trafic ; toute l'animation est dans la ville basse ; la ville haute, morne et endormie, est le séjour de la magistrature et de la bourgeoisie.

Boulogne est très ancienne, cependant César ne parle pas de *Gesoriacum*, Pomponius Mela en parle le premier et tous les autres après lui, *Bononia* fut un fort, édifié au commencement de notre ère, au N. de *Gesoriacum*, sur la rive droite de l'Elna ou Liane; un pont construit par Drusus le relia à la ville; puis Caligula fit élever, vers l'an 40, sur la falaise voisine, un phare célèbre qui s'est conservé jusqu'au milieu du XVII^e siècle sous le nom de tour d'Odre. Les marins, guidés par ce phare gigantesque, délaissèrent *Gesoriacum* qui se transporta peu à peu à *Bononia*, notre Boulogne. Suetone en raconte l'érection (in *Caligula* C. 46). On trouve dans Montfaucon, le savant bénédictin, l'histoire et la description de ce phare (*Antiquité expliquée*) dont un dessin se trouve à la bibliothèque du Louvre; il était octogonal, bâti en pierres et en briques, sa hauteur était de 124 pieds en 12 étages rentrant les uns sur les autres, laissant une galerie de pourtour, les côtés de la base avaient 28 pieds. Un manuscrit de 1545 dit que la tour était distante de 200 toises du bord de la falaise et cependant le 29 juillet 1644, elle s'écroula ou par vétusté ou par un mouvement de l'assise. M. Henry dit, dans son ouvrage sur Boulogne, en 1810 en avoir vu encore des débris mêlés à ceux de la roche éboulée.

Boulogne fut prise en 292 par Constance Chlore, sur les troupes de Carausius, devenu empereur de la Grande-Bretagne; Charlemagne y équipa en 811 une flotte contre les Normands, qui la prirent et la dévastèrent en 882. En 912, on releva les fortifications après leur départ. Henri III d'Angleterre l'assiégea vainement en 1347. Henri VIII la prit après cinq semaines de siège en 1544. En 1549, Édouard VI la rendit à la France moyennant 400.000 écus. Après la destruction de Théroouanne (1553), Boulogne devint un évêché suffragant de Reims, qui subsista jusqu'en 1789. Le port a été embelli et agrandi par Napoléon I^{er}, qui fit de Boulogne le centre d'action contre l'Angleterre.

L'ancien comté de Boulogne, *Bononiensis pagus* ou *Pagus Gesoriacus*, faisait partie du territoire des Morins, il fut compris dans la Belgique Seconde, et lors de l'invasion des tribus franques, il eut son roi comme les autres territoires des grandes cités; mais Clovis se constituant un royaume l'y engloba. Le pays de Boulogne fut rattaché à la Neustrie, puis au Ponthieu jusqu'au milieu du IX^e siècle. Hernequin, neveu du comte de Flandre Baudouin-le-Chauve, fut le premier comte de Boulogne; il obtint ce comté comme dot de Berthe, fille d'Helgaut, qui le possédait; il mourut en 882. Au commencement du X^e siècle Charles-le-Chauve s'empara du comté et le légua à son second fils Atolfe, mort en 933. Son frère aîné Arnould-le-Vieux, comte de Flandre, en hérita; les comtes de Ponthieu le possédèrent ensuite par droit de conquête. Au XII^e siècle, Mathieu d'Alsace, fils du comte de Flandre, épousa Marie héritière du comté; plus tard, Mahaut qui en descendait, épousa d'abord Philippe *Hurepel*, fils de Philippe-Auguste, puis en 1238, Alfonso qui devint roi de Portugal en 1248, après Sanche II son frère. Le comté de Boulogne passa alors tour à tour, à Henri duc de Brabant, à Robert comte d'Auvergne, à Philippe-le-Bon et à Charles-le-Téméraire. Enfin en 1478, Louis XI, puis ses successeurs le gardèrent, déclarant avec plus d'adresse que de justice, par lettres-patentes, datées d'Hesdin avril 1478, la sainte Vierge seule suzeraine de Boulogne. Tous les rois de France depuis lors, Louis XV y compris, lui firent hommage de vassalité par le relief d'un cœur d'or de 13 marcs ou d'un objet de même valeur; c'était une suzeraine commode.

Pendant cet énoncé sommaire de l'histoire de la ville et du comté de Boulogne, le train de retour s'était mis en marche à 6 h. 07 et nos jeunes touristes, quelque peu harassés, s'étaient installés à l'aise dans le wagon. Les plus vigoureux dirent, vers Wimereux, un dernier adieu à cette belle mer qu'ils ont trouvée bien aimable, puis ne jetèrent plus vers la campagne que des regards vagues et distraits; et

cependant où trouver une plus merveilleuse variété d'aspects que sur ce littoral privilégié. Ici s'étalent de superbes plages de sable avec des dunes arides, des galets errants ou des masses de pierres éboulées que les vagues moutonneuses viennent caresser en mourant ; là des falaises imposantes ou des promontoires escarpés défient la violence des flots ; plus loin, des bas-fonds avec des récifs et des rochers supportent les ruines d'antiques forteresses isolées dans la mer, tandis qu'au delà, la plaine liquide est sillonnée de navires, avec les blanches falaises de la vieille Albion pour bornes lointaines. Puis, des vallées encaissées, des crans profonds trouant la côte élevée et pittoresque permettent çà et là d'entrevoir, avec le charme de la variété, la verdure reposante et les horizons plus restreints de l'élégante campagne artésienne.

Cette suite de tableaux enchanteurs forme un contraste frappant avec les plages flamandes, d'un confortable opulent mais d'une uniformité désespérante avec l'interminable chaussée qui borde tout un royaume ; jamais Ostende la royale ne pourra acquérir les gracieux attraits de Boulogne et la capricieuse variété d'aspects de la côte française. Telle l'ampleur solide mais lourde de la race saxonne diffère de la vivacité d'esprit et de la souplesse agile de la race française. Malgré qu'il n'y ait point lieu de songer ici au mimétisme ou à l'influence des milieux, il semble que la nature ait voulu se mettre en harmonie avec les caractères si différents des deux races ; d'un côté l'art capricieux, de l'autre le matérialisme méthodique.

Tout à coup, le sommeil et les vagues rêveries sont interrompus par le cri sonore d'un employé : Calais ! tout le monde descend ! Il est 7 h. 12, nous prenons au buffet le repas du soir bien gagné et bien nécessaire, puis à 8 h. 07 le train pour Lille reçoit nos jeunes gens absolument bien disposés. au sommeil. Heureux comme on l'est à cet âge dans toute la plénitude de l'expression, ils firent jusqu'à Lille des rêves roses et se crurent encore longtemps en joyeuse promenade.

Quand nous les remîmes en gare aux soins du maître, ils nous dirent en nous remerciant : Quelle bonne journée nous a valu l'étude de la Géographie !

E. CANTINEAU,
Archiviste de la Société.

CONGRÈS NATIONAL Des SOCIÉTÉS FRANÇAISES de GÉOGRAPHIE

XLIX^e Session, Marseille, 18-25 Septembre 1898.

VŒUX VOTÉS PAR LE CONGRÈS & RETENUS PAR LE COMITÉ.

I. — Le Congrès émet le vœu : Qu'il soit procédé le plus promptement possible à la confection d'une carte lithologique et bathymétrique détaillée du littoral sous-marin français.

II. — Le Congrès émet le vœu : 1° Que dans l'enseignement secondaire moderne le nombre d'heures accordé à la Géographie soit augmenté, de manière à donner plus d'importance à la Géographie Coloniale et à la Géographie de la France ;

2° Que l'enseignement de la Géographie ait la même place dans l'enseignement classique que dans l'enseignement moderne.

III. — Le Congrès émet le vœu : 1° Dans l'intérêt de la mise en œuvre méthodique des richesses coloniales, que le Gouvernement, persévérant dans ses intentions, mette le plus promptement possible en exécution, avec le concours de l'initiative privée, des municipalités et des corps élus, son projet d'organisation de l'enseignement colonial dans un certain nombre d'Universités ;

2° Que la ville de Marseille, à raison de sa situation topographique, de son importance et des efforts qu'elle a déjà faits, en prévision de cette organisation, soit une des premières Universités dotées de cet enseignement et cela sur les plus larges bases ;

3° Que le Gouvernement mette en exécution un programme d'enseignement technique de l'Agriculture et du Commerce aux Colonies.

IV. — Le Congrès, dans le but de favoriser le développement économique de notre domaine colonial : 1° Se déclare favorable à l'idée de la constitution, à Paris, d'un Institut Colonial ;

2° Invite les Bureaux des Sociétés de Géographie à soumettre cette idée à leurs Sociétés respectives.

V. — Le Congrès émet le vœu : 1° Qu'il soit créé en Guyane Française un réseau de voies ferrées reliant Cayenne aux régions aurifères de l'intérieur ;

2° Que la main-d'œuvre pénitentiaire soit affectée à la construction et à l'entretien du réseau.

VI. — Le Congrès émet le vœu : Que le Gouvernement décide la création d'un Port Franc à Marseille.

VII. — Le Congrès émet le vœu : 1° Qu'il soit procédé le plus tôt possible à l'exécution du Canal de Jonction du Rhône à Marseille, conformément au projet de loi déposé par le Gouvernement et rapporté devant la Chambre des Députés ;

2° Qu'il soit pourvu à l'utilisation de l'Étang de Berre.

VIII. — Le Congrès émet le vœu : Que le Gouvernement veuille bien entreprendre le plus promptement possible les travaux nécessaires au rétablissement de la navigabilité du lit de la Loire.

IX. — Le Congrès émet le vœu : Que le Gouvernement mette à l'étude sans retard et coopère à l'exécution aussi prompte que possible du projet de Canal reconnu depuis longtemps nécessaire entre la Loire et la Garonne, et qui doit emprunter les lits de la Vienne, du Clain, de la Charente et de la Dronne.

X. — Le Congrès émet le vœu : Que le Gouvernement prenne des mesures efficaces et promptes en vue d'arrêter l'œuvre de désorganisation produite par les inondations.

Il exprime particulièrement le désir que les Sociétés de Géographie veuillent bien, dans la mesure de leur action, s'attacher à déterminer la création de Syndicats Départementaux dont la mission consistera :

1° A empêcher le déboisement ;

2° A rechercher toutes les surfaces qu'il y aurait intérêt à reboiser, et à faire tous leurs efforts pour qu'elles le soient ;

3° A faire les démarches nécessaires pour empêcher la destruction des réservoirs naturels des eaux pluviales, étangs, pièces d'eau, mares, etc., et s'opposer à l'envahissement des cours d'eau par des matériaux étrangers à leur lit.

XI. — Le Congrès émet le vœu : 1° Que l'heure de l'Europe occidentale ou du fuseau horaire universel soit adoptée en France ;

2° Que les heures du jour soient comptées de 0 à 24, de minuit à minuit.

XII. — Le Congrès émet le vœu : Qu'il soit donné à un poste de l'Extrême-Sud algérien le nom de Duveyrier.

XIII. — Le Congrès émet le vœu : Que le Gouvernement poursuivre avec rapidité la construction du Chemin de fer d'Arzeu à Aïn-Sofra jusqu'à Igli.

XIV. — Le Congrès émet le vœu : Que les Pouvoirs publics fassent étudier un tracé de Chemin de fer des Nefzaoua et de la région de Thala à Bizerte.

XV. — Le Congrès National de Géographie, réuni à Marseille, avant de se séparer, vote de chaleureuses félicitations au général Galliéni, pour sa habile administration de Madagascar et son dévouement éclairé aux intérêts nationaux.

MINISTÈRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET DES BEAUX-ARTS.

PROGRAMME
du Congrès des Sociétés savantes de Paris et des Départements
QUI SE TIENDRA A TOULOUSE EN 1899.

Sur l'avis unanime du Comité des travaux historiques et scientifiques, de tenir désormais alternativement en province et à Paris la réunion annuelle des Sociétés savantes, le Ministre de l'Instruction publique a décidé que le 37^e Congrès aura lieu, en 1899, à Toulouse, durant la semaine de Pâques. Une communication ultérieure fixera les dates et l'ordre des séances.

Toute lecture au Congrès sera, comme de coutume, subordonnée à l'envoi préalable des mémoires et à leur approbation par le Comité.

Le texte des mémoires et des analyses devra être parvenu, avant le 20 janvier prochain, au 5^e Bureau de la Direction de l'Enseignement Supérieur.

Il ne pourra être tenu aucun compte des envois adressés passé ce délai.

Les manuscrits devront être entièrement terminés, lisiblement écrits sur le recto et accompagnés des dessins, cartes, croquis, etc., nécessaires, afin que, si elle est décidée, l'impression n'en souffre aucun retard.

I. — PROGRAMME
DE LA SECTION DE GÉOGRAPHIE HISTORIQUE & DESCRIPTIVE.

1^o Signaler les documents géographiques manuscrits les plus intéressants (textes et cartes) qui peuvent exister dans les bibliothèques publiques et les archives départementales, communales ou parti-

culières du Sud-Ouest de la France. — Inventorier les cartes locales anciennes, manuscrites et imprimées ; cartes de diocèses, de provinces, plans de villes, etc. ;

2° Faire connaître les procédés employés par les anciens géographes. Mode de projection ; graduation ; trait, écriture, teinte des cartes ; échelles ; roses des vents ; figuré des reliefs ; mode d'impression, etc. ;

3° Dresser des cartes montrant la distribution géographique des dépôts alluviaux, cavernes, abris sous roches, etc., du Languedoc, ayant renfermé des restes de l'homme à l'époque quaternaire ou des stations, ateliers, monuments funéraires, etc., de l'âge de la pierre polie, de l'âge du bronze ou de l'âge du fer de la même région ;

4° Rechercher les noms de lieux-dits donnés aux oppidums et aux localités contenant des vestiges d'habitations antiques, afin de voir s'il n'y en aurait pas qui rappelleraient des dénominations d'origine ibérique ;

5° Déterminer les limites et dresser des cartes des anciennes circonscriptions diocésaines, féodales, administratives, etc., de la région du Sud-Ouest de la France ;

6° Compléter la nomenclature des noms de lieux en relevant les noms donnés par les habitants aux divers accidents du sol (montagnes, cols, vallées, etc.) et qui ne figurent pas sur les cartes ;

7° Rechercher les formes originales des noms de lieux et les comparer à leurs orthographes officielles (cadastre, carte d'état-major, almanach des postes, cachets de mairie, etc.) ;

8° Voies anciennes à travers les Pyrénées (routes de communication, routes de pèlerinage et chemins de transhumance) ;

9° Étude particulière de la région des Causses, avens, grottes, cours d'eau souterrains, etc. ;

10° Recherches sur les glaciers, les moraines et les lacs de la région pyrénéenne. — Formation des cirques. .

11° Altitude maximum des centres habités, depuis les temps les plus anciens, dans les Pyrénées ;

12° Recherches sur les marées du golfe de Gascogne. — Courants littoraux, leur force et leur direction pendant les périodes de calme et de coup de vent ;

13° Modifications anciennes et actuelles des côtes du golfe de

Gascogne. — Formation des dunes et des étangs littoraux. — Landes, forêts sous-marines, etc.

14° Délimiter comparativement une forêt de France, au moyen âge et à l'époque actuelle ;

15° Étude hydrographique du bassin de la Garonne. — Tracé et régime. — Donner en particulier les raisons du tracé du cours supérieur de l'Ariège et de celui du Tarn dans la traversée des Causses ;

16° Causes de la dissymétrie du profil des vallées des affluents de la Garonne qui coulent sur le cône de Lannemezan ;

17° Signaler les derniers progrès accomplis dans l'étude géographique des colonies françaises ou des pays de protectorat ;

18° Biographies des anciens voyageurs et géographes français ;

19° Missions scientifiques françaises à l'étranger, antérieures à la création des *Archives des missions scientifiques et littéraires*.

II. — SUJETS DE COMMUNICATIONS

PROPOSÉS PAR DES SOCIÉTÉS SAVANTES DE TOULOUSE ET DE LA RÉGION :

GÉOGRAPHIE HISTORIQUE ET DESCRIPTIVE.

I. Aire géographique de la race basque dans les Pyrénées.

II. Origine des noms donnés aux lieux et aux accidents du sol dans la région du Sud-Ouest.

III. Rechercher les véritables voies militaires de France en Espagne, et inversement, à travers les Pyrénées centrales et orientales.

IV. Mouvement de la population dans le groupe gascon. — Natalité, maladie, mortalité.

V. Signaler les documents géographiques manuscrits les plus intéressants (textes et cartes) qui peuvent exister dans les bibliothèques et les archives du département de la Haute-Garonne et des départements limitrophes.

VI. Inventorier les cartes locales et régionales anciennes, manuscrites ou imprimées ; cartes de diocèse, de province, plans de villes, etc.

VII. Monographie historique d'une forêt.

Pour plus amples renseignements, s'adresser au siège de la Société, 116, rue de l'Hôpital-Militaire.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

NOVEMBRE.

4. LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. Maurice Maquet : *Le massif de Bernina*.

4. RHODESIA. — Inauguration du chemin de fer de Boulouwayo.

11. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. l'abbé Sagary : *Jérusalem*.

14. — CHINE. — A la suite du massacre (1^{er} Novembre) de missionnaires catholiques allemands dans le Chan-Toung, l'Allemagne occupe la baie de Kiao-Tchéou.

14. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. G. Enlart : *Exploration de l'île de Chypre*.

21. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence des lieutenants Voulet et Chanoine : *Mission au Mossi et au Gourounsi*.

24. LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. de Lanessan : *Les Puissances européennes en Extrême-Orient*.

25. — CUBA. — *La Gaceta*. publie des décrets accordant un gouvernement autonome à Cuba et à Porto-Rico.

25. — DAHOMEY. — Occupation de Nikki, capitale du Borgou.

28. — EST AFRICAIN. — L'expédition Mac-Donald envoyée vers le Haut-Nil est arrêtée dans sa marche par la révolte des soldats soudanais.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie scientifique. — Explorations et découvertes.

AFRIQUE

La part des puissances européennes en Afrique. — La convention anglo-française de juin 1898 ayant achevé le partage définitif de l'Afrique

occidentale, il est intéressant de mesurer la valeur en habitants et l'étendue des territoires, tant occupés que soumis au protectorat ou à l'influence, par les diverses puissances européennes.

M. Paul Barré donne, sur ce point, dans la *Revue de statistique*, les chiffres suivants :

Zone.	Population en milliers d'habitants.	Surface en milliers de kilomètres carrés.
—	—	—
Anglaise.....	41.000	5.800
Française.....	35.000	9.600
Belge.....	17.000	2.300
Allemande.....	8.650	2.400
Portugaise.....	7.715	2.250
Égyptienne.....	7.000	1.000
Turque.....	1.000	1.000
Espagnole.....	450	510
Italienne.....	1.800	675
Indépendante.....	12.750	2.000
Non répartie.....	12.000	2.478

Soit un total de 145 millions d'habitants, dont 12 sont reconnus indépendants, et 12 autres sont destinés à une prochaine protection.

Quant à l'étendue totale du territoire, elle est de 30 millions de kilomètres carrés.

Voici, d'autre part, comment est formée l'Afrique indépendante :

	Habitants.	Surface. Kilomètres carrés.
—	—	—
Empire du Maroc.....	6.000.000	620.000
Empire d'Abyssinie.....	4.500.000	675.000
République de Libéria.....	1.200.000	250.000
République du Transvaal.....	840.000	335.000
République d'Orange.....	210.000	130.900

OCÉANIE.

Iles Santa-Cruz. — ANNEXION ANGLAISE. — On annonce de Sydney qu'un croiseur britannique a procédé à l'annexion des archipels *Santa-Cruz* et *Duff*, dans le Pacifique.

Les îles de la Reine-Charlotte, qui forment l'archipel de Santa-Cruz, couvrent une superficie totale de 938 kilomètres carrés, entre les Nouvelles-Hébrides et les îles Salomon ; elles sont au nombre d'une quinzaine. Le nom de *Duff* (ou de Taou-mako) s'applique au petit groupe des onze îles tout voisin de Santa-Cruz et occupant environ 30 kilomètres carrés.

C'est dans cet archipel que se trouve l'îlot de Vanikoro, connu par le naufrage de la Pêrouse et de ses compagnons.

La population est d'environ 5,000 habitants. Les indigènes sont agriculteurs ou pêcheurs. Leur industrie consiste à construire des canots et à fabriquer des nattes,

Cette proportion : 0,93/1,000, traduit le chiffre absolu 486,190 (d'après le dernier dénombrement).

En 1871, il n'y avait que 206,755 étrangers en Allemagne. L'accroissement en 25 ans a donc été de 135/100, tandis qu'en France, il n'a été que de 38/100, le nombre des étrangers s'étant accru, chez nous, dans le même temps, de 740,000 à 1,027,491.

Un point intéressant à noter, c'est le petit nombre des étrangers à Berlin, où l'on n'en trouve que 27,000, alors qu'ils sont 35,000 à Vienne, 95,000 à Londres, et 180,000 à Paris.

Voici, d'ailleurs, d'après un tableau donné à la *Société de statistique* de Paris, par M. Meuriot, comment sont constituées les colonies étrangères dans l'empire allemand :

	Total.	Proportion p. 1,000 étrangers.
Austro-Hongrois	222.952	459
Hollandais	50.743	107
Suisses	44.875	92
Danois	28.128	58
Russes	26.559	55
Italiens	22.093	47
Français	19.619	40
Anglais	15.200	31
Luxembourgeois	11.755	24
Suédois et Norvégiens	11.091	21
Belges	8.947	18
Autres Européens	3.316	7
Américains (États-Unis)	15.788	32
Autres étrangers	4.416	9

Chez nous, la proportion des deux sexes n'est pas très inégale, puis qu'on trouve 86 femmes pour 100 hommes. En 1871, cette inégalité était encore plus grande : 66/100.

Les Suédois et les Italiens ne sont même représentés en Allemagne que par 33 femmes pour 100 hommes.

ASIE.

Tonkin. — Mortalité. — Sur 706 fonctionnaires constituant les services civils du protectorat du Tonkin on a compté, en 1897, 21 décès (dont 1 suicide et 1 accident), soit une proportion de 3 %, alors que cette proportion s'élève à 4 ou 5 %, pour certains pays d'Europe. Encore faut-il observer, ajoute la *Quinzaine coloniale*, que si on est arrivé au chiffre de 21 décès au Tonkin en 1897, c'est que la mortalité a été exceptionnellement élevée cette année parmi les surveillants des télégraphes du haut Mékong. Sept de ceux-ci sont en effet décédés depuis le 1^{er} janvier. Cette simple statistique démontre donc que le climat du Tonkin est très supportable aux Européens.

L'industrie cotonnière aux Indes anglaises. — Il existe actuellement aux Indes 154 filatures, contenant 37,303 métiers et 3,957,719 broches,

avec un personnel moyen journalier de 137,997 travailleurs : dont 92,189 hommes, 28,028 femmes, 17,782 adolescents et 10,107 enfants.

La consommation de coton par ces filatures était estimée l'année dernière, à 1,409,000 balles de 400 livres anglaises chacune, soit à 2,555,000 quintaux (de 100 kilog.).

La naissance de cette industrie remonte à 1851, époque de l'installation de la première filature aux Indes. Depuis cette époque, le développement de cette industrie a été continu.

La production totale de fil a été de 189,693.000 kilos en 1896-97 contre 195,806,000 en 1895-96. La production des tissus de coton a été de 37,045,000 kil. en 1896-97.

Ces deux productions sont inférieures à celles de l'année précédente, mais ce résultat doit être mis sur le compte de la peste de Bombay.

AFRIQUE.

Le Transsaharien. — M. Paul Leroy-Beaulieu publie dans les *Débats* un très intéressant article sur l'unification de notre empire africain et la nécessité du Transsaharien.

Il faut établir cette ligne de chemins de fer qui seule peut mettre en valeur notre domaine colonial, déclare l'éminent écrivain :

« Les conditions dans lesquelles s'exécuterait le Transsaharien seraient à peu près semblables à celles où s'est construit le chemin de fer de Sfax à Gafsa et aux mines de phosphates ; c'est le même climat, la même absence de population, la même disette d'eaux apparentes. A 60,000 francs par kilomètre, les 2,000 kilomètres, allant jusqu'au Tchad, coûteraient 120 millions, ce qui, pour assurer notre empire africain, devrait être regardé comme une bagatelle. Mettons qu'il faille dépenser moitié plus par kilomètre que pour la voie ferrée de Sfax à Gafsa, on arriverait à 180 millions, ce qui est encore un chiffre fort réduit.

Y aurait-il du trafic pour ce Transsaharien ? Personne n'est en état de le dire. Il y en aurait toujours assez pour payer les frais d'exploitation, si celle-ci se faisait économiquement. En outre, il est possible que l'on découvre dans ce désert d'abondantes sources de trafic. Qui se serait attendu, il y a seulement dix ans, aux richesses des phosphates de l'Algérie et de la Tunisie, lesquelles, si le débouché s'y prêtait, pourraient fournir au monde un million de tonnes de phosphate par an ? Des naturalistes pensent qu'il existe, au beau milieu du Sahara, dans l'Air, d'importants gisements de nitrates. Il est certain qu'il y a beaucoup de rapports de constitution géologique, de climat et de situation entre le Sahara et le fameux désert d'Atacama, au Chili, qui contient les célèbres nitratières.

Qui se serait attendu aussi, il y a vingt ans, à ce que la Tunisie contint de nombreux et riches gisements de calamine ? En tout cas, il y a tout au moins dans le Sahara des salines qui auraient un débouché rémunérateur au Soudan. »

M. Paul Leroy-Beaulieu conclut ainsi cet article :

« Il est, toutefois, une entreprise préalable à la construction du Transsaharien, c'est l'occupation des oasis de Touât pour dominer les Touareg. Rien n'est plus aisé que cette occupation du Touât ; notre pusillanimité, notre indolence la reculent, de la façon la plus fâcheuse, d'année en année. Comme Caton ne se lassait pas de répéter : *Delenda Carthago*, nous ne nous lassons pas, depuis vingt ans, de dire à chaque occasion : il faut occuper le Touât.

Que la leçon de l'incident de Fashoda nous profite ; sans lâcher aucunement ce poste, mettons-nous en situation de soutenir désormais nos colonnes avancées : faisons maintenant la pénétration de l'Afrique en partant du Nord et allant vers le Sud ; construisons rapidement, en sept ou huit ans, le Transsaharien, en commençant immédiatement par le tronçon, depuis si longtemps étudié, de Biskra à Ouargla.

(Politique coloniale).

Sud-Ouest africain allemand. — Colonisation. — La colonie du Sud-Ouest africain est, par son climat, la plus propre à la colonisation germanique. Le chemin de fer en construction de Swakopmund à Windhoek est poussé activement. Jusqu'ici, les colons de la région étaient presque exclusivement du sexe masculin. Mais l'empereur Guillaume II veut favoriser l'émigration des jeunes filles allemandes, afin de créer plus tard là-bas une grande famille allemande. A Wiesbaden, les adhérents des Sociétés coloniales ont réuni 1,600 marks destinés à la première Allemande qui émigrera au Sud-Ouest africain.

III. — Généralités.

Les terres inexplorées. — Un géographe allemand vient de se livrer à une série de calculs fort compliqués pour savoir au juste la superficie des terres actuellement inexplorées. Il est arrivé, après de patientes recherches, à des résultats assez inattendus.

Nous extrayons de son travail les chiffres les plus intéressants, dont l'approximation paraît très suffisante.

Il y aurait en Asie 520,000 kilomètres carrés de territoires inexplorés ; en Océanie (îles diverses), 2,500,000 kilomètres carrés ; en Australie, un peu plus de 5,000,000 ; en Amérique, 6,000,000, et en Afrique, 17,000,000 de kilomètres carrés.

Mais ce n'est pas tout : il faut ajouter à ces chiffres, déjà très élevés pourtant, 10,000,000 de kilomètres carrés inexplorés dans les régions arctiques, et un immense territoire de 22,000,000 de kilomètres carrés complètement inconnu, dans la zone antarctique.

Si nous additionnons ces résultats obtenus par l'auteur allemand, nous trouvons qu'il reste encore sur notre planète plus de 63,000,000 de kilomètres carrés, — soit près de la moitié de la surface totale du globe, — où, suivant la pittoresque expression de M. Prud'homme, « la main de l'homme n'a jamais mis le pied. »

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.



*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE

(LILLE, ROUBAIX, TOURCOING)

Reconnue d'utilité publique par décret du 21 Décembre 1895.

PUBLICATION MENSUELLE.

Dix-Neuvième Année.



Tome Trentième.

SOMMAIRE :

	Pages.
I. Procès-verbaux des Assemblées générales :	
Assemblée générale du 12 Décembre 1898	321
II. Grandes Conférences de Lille :	
Eugène GALLOIS. — Excursion à la capitale de Tamerlan (<i>Carte</i>).	327
III. E. BONVALET. — Notes sur la Gambie anglaise.....	338
IV. X. — Impressions d'un Lillois dans un voyage au centre de l'Afrique (<i>suite</i>).....	342
V. E. GALLOIS. — Le chemin de fer Taanssibérien	347
VI. Les Excursions de la Société de Géographie de Lille en 1898 :	
Th. VAN TROOSTENBERGHE. — Excursion à Halluin.....	351
D ^r VERMERSCH. — Six jours en Hollande (<i>Phototypies et Clichés</i>).	353
F. D. — Excursion à Ypres et à Kemmel.....	369
VII. Albert MINE. — Le commerce de la République Argentine avec le port de Dunkerque.....	370
VIII. Ephémérides de l'année 1897.....	377
IX. Faits et Nouvelles géographiques :	
Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.	
France.....	378
Asie.....	380
Afrique.....	381
Amérique.....	382
Océanie.....	383
Régions polaires.....	384
X. Table des Matières du deuxième Semestre de 1898.....	385

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ :

116, rue de l'Hôpital-Militaire, 116.

LILLE

Abonnement au Bulletin : 20 francs; Prix du Numéro : 2 francs.

(Le Bulletin est envoyé gratuitement aux Sociétaires).

La Société n'est pas responsable des opinions émises par les Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires peuvent disposer.

Les lettres concernant la partie financière doivent être adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint, 44, rue Grande-Chaussée, à Lille.

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 17 Décembre 1898.

Présidence de M. PAUL CREPY, Président.

Les cotisations pour 1899 seront mises en recouvrement à partir du 1^{er} Février.

Les Sociétaires sont instamment priés de payer leur cotisation à première présentation du reçu, afin d'éviter à la Société des frais de retour.

Lieutenant Poncelet, Raymond Théry, Tilmant, Lieutenant Thomas.

Le Comité les a remerciés de leur dévouement.

Pour la première fois, les jeunes gens du Cours de Topographie ont concouru.

La liste des Lauréats des divers Concours paraîtra dans le compte rendu de la Séance Solennelle.

Don. — M. Ernest Nicolle, Vice-Président, a bien voulu offrir 100 francs pour être ajoutés aux sommes déjà affectées aux Prix donnés aux Lauréats de nos Concours.

Puisse son généreux exemple être souvent imité !

Conférences. — Dimanche 30 Octobre. — M. Merchier, Secrétaire-Général : *Marseille et ses environs.* — *Le Congrès national des Sociétés de Géographie.*

Judi 10 Novembre. — M. Maurice Maquet, membre des Clubs alpins français et suisse : *Ascensions dans le Valais.*

La Société n'est pas responsable des opinions émises par les Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.

Le Secrétariat de la Société reçoit avec reconnaissance, pour les Archives, les anciens Bulletins dont les Sociétaires peuvent disposer.

Les lettres concernant la partie financière doivent être adressées à M. FERNAUX-DEFRANCE, Trésorier-adjoint, 44, rue Grande-Chaussée, à Lille.

PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 17 Décembre 1896.

Présidence de M. PAUL CREPY, Président.

Les cotisations pour 1899 seront mises en recouvrement à partir du 1^{er} Février.

Les Sociétaires sont instamment priés de payer leur cotisation à première présentation du reçu, afin d'éviter à la Société des frais de retour.

Lieutenant Poncelet, Raymond Théry, Tilmant, Lieutenant Thomas.

Le Comité les a remerciés de leur dévouement.

Pour la première fois, les jeunes gens du Cours de Topographie ont concouru.

La liste des Lauréats des divers Concours paraîtra dans le compte rendu de la Séance Solennelle.

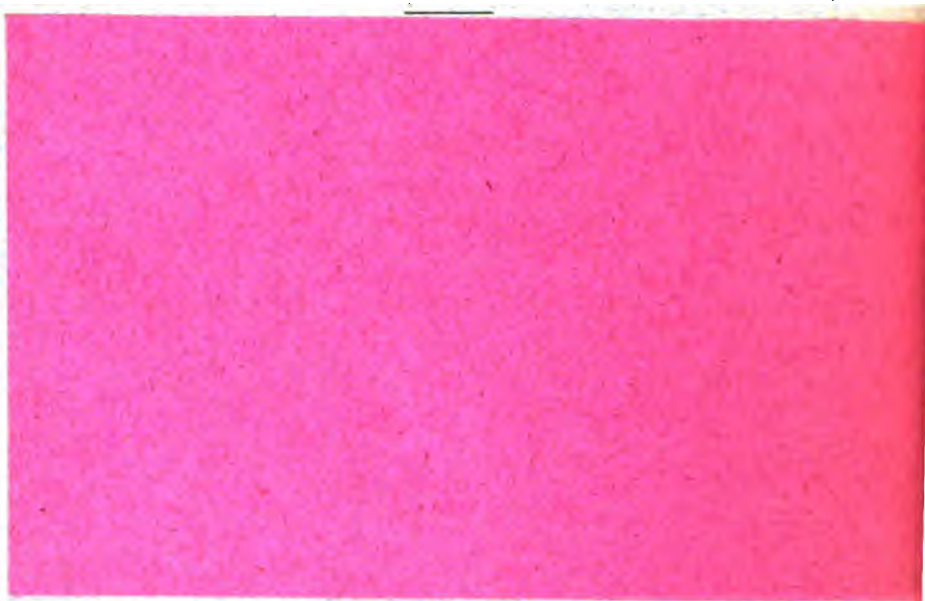
Don. — M. Ernest Nicolle, Vice-Président, a bien voulu offrir 100 francs pour être ajoutés aux sommes déjà affectées aux Prix donnés aux Lauréats de nos Concours.

Puisse son généreux exemple être souvent imité !

Conférences. — Dimanche 30 Octobre. — M. Merchier, Secrétaire-Général : *Marseille et ses environs. — Le Congrès national des Sociétés de Géographie.*

Jeu-di 10 Novembre. — M. Maurice Maquet, membre des Clubs alpins français et suisse : *Ascensions dans le Valais.*

**La Société n'est pas responsable des opinions émises par les
Auteurs dont les travaux sont insérés dans le Bulletin.**



PROCÈS-VERBAUX DES ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Assemblée générale du 17 Décembre 1898.

Présidence de M. PAUL CREPY, Président.

La séance est ouverte à huit heures et demie.

MM. Nicolle, Van Hende, Quarré, Fernaux-Defrance, Cantineau, Beaufort, Auguste Crepy, Pajot, D^r Vermersch prennent place au Bureau.

M. Haumant s'est fait excuser.

Le procès-verbal de la précédente Assemblée générale a été publié dans le Bulletin du mois de Novembre.

Adhésions nouvelles. — Depuis le 27 Octobre, le Comité a admis 72 membres nouveaux. La liste en est publiée à la suite de ce procès-verbal.

Tourcoing. — M. Eugène Dervaux est désigné par notre section de Tourcoing pour remplacer dans le Comité d'Études, M. Raymond Théry, qui a quitté Tourcoing.

Correspondants. — M. Lacan, Secrétaire de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, est nommé Membre Correspondant.

Concours. — Les compositions des 239 concurrents ont été corrigées par MM. Ardaillon, Paul Crepy, Delahodde, Capitaine Loréal, Merchier, Petit-Leduc, Lieutenant Poncet, Raymond Théry, Tilmant, Lieutenant Thomas.

Le Comité les a remerciés de leur dévouement.

Pour la première fois, les jeunes gens du Cours de Topographie ont concouru.

La liste des Lauréats des divers Concours paraîtra dans le compte rendu de la Séance Solennelle.

Don. — M. Ernest Nicolle, Vice-Président, a bien voulu offrir 100 francs pour être ajoutés aux sommes déjà affectées aux Prix donnés aux Lauréats de nos Concours.

Puisse son généreux exemple être souvent imité !

Conférences. — Dimanche 30 Octobre. — M. Merchier, Secrétaire-Général : *Marseille et ses environs.* — *Le Congrès national des Sociétés de Géographie.*

Judi 10 Novembre. — M. Maurice Maquet, membre des Clubs alpins français et suisse : *Ascensions dans le Valais.*

Dimanche 13 Novembre. — M. Eug. Gallois, membre de la Société de Géographie de Paris et membre fondateur de notre Société : *Voyage en Transcaspié. — Ashabad. — Merv, — Khiva. — Bokhara. — Samarcande. — Tashkent. — Kokan. — Marghelane.*

Jeudi 17 Novembre. — M. Henri Bousquet, des « Débats » : *Le Transvaal.*

Dimanche 20 Novembre. — M. Meys, de « l'Illustration » : *Voyage aux Pyrénées. — Souvenirs d'une ascension au Vignemale.*

Jeudi 24 Novembre. — M^{me} Isabelle Massieu : *Haut-Laos. — Mékong, Luang-Prabang, de Xieng-Sen à Hué.*

Mardi 29 Novembre. — M. le Marquis de Chasseloup-Laubat, ingénieur civil : *Histoire générale de la navigation. — Les premiers services réguliers à vapeur. — Les grands paquebots modernes.*

Lundi 5 Décembre. — M. Étienne Richet, explorateur : *Mines d'or du Klondyke.*

Jeudi 8 Décembre. — M. Joseph Vallot, directeur de l'Observatoire du Mont Blanc, Vice-Président du Club alpin français : *Le Mont Blanc. — Construction de l'Observatoire.*

Jeudi 15 Décembre. — M. Sagary, Doyen de Templeuve : *En Orient avec l'Empereur Guillaume. — Caïffa. — La colonie allemande. — Le Carmel. — Nazareth. — Le lac de Tibériade. — A Jérusalem par Jaffa. — Au temple Ste-Marie. — A la Dormition, — Bethléem. — Beyrouth. — Baalbeck. — Damas.*

Congrès. — La Société de Géographie d'Alger rappelle que la XX^e session du Congrès national des Sociétés françaises de Géographie aura lieu à Alger, à l'époque des vacances de Pâques. — Plusieurs de nos collègues ont l'intention de s'y rendre.

Le 7^e Congrès international de Géographie se tiendra à Berlin du 28 Septembre au 4 Octobre 1899. — Notre Société y sera également représentée.

Bibliothèque. — Voir à la fin de ce procès-verbal la liste des dons.

Académie française. — Deux de nos Conférenciers ont obtenu de l'Académie française des récompenses :

M. le Prince d'Orléans, pour son volume « *Du Tonkin aux Indes, 1895-1896* » ;
M. le Lieutenant Hourst, pour son ouvrage « *Sur le Niger et au pays des Touareg* ».

Nécrologie. — M. Francisco Coello de Portugal y Quesada, ancien Président de la Société de Géographie de Madrid, membre Correspondant de notre Société.

M. le Consul Georges Albrecht, Président de la Société de Géographie de Brême.

M. Jules Scrive de Negri (1).

M. le Docteur Paul Haan (2).

(1) Jules Scrive faisait partie de notre Comité d'Études depuis 1881. Affectueux, obligeant, il ne comptait que des amis. Travailleur infatigable, il s'occupait avec passion des questions coloniales. En Octobre dernier, il présentait à la Chambre de Commerce un rapport très documenté sur « L'Enseignement colonial et la mise en valeur des Colonies ».

(2) Le Docteur Paul Haan, médecin des Hôpitaux du Havre, s'intéressait beaucoup à notre Société. Il y a quelques années, notre Bulletin publiait son intéressante étude sur l'*écume de mer*. Depuis il avait offert de fort belles photographies pour notre Bibliothèque. Il avait promis à son ami le D^r Vermorel de faire prochainement une Conférence. Mais, victime de son devoir professionnel, il vient de succomber, à l'âge de 38 ans, à une fièvre typhoïde contractée au chevet du malade.

Distinctions honorifiques. — Chevalier de la Légion d'honneur : l'Adjudant de Prat. — Cette nomination nous a fait à tous un réel plaisir. Notre collègue, M. de Prat, Adjudant d'infanterie de marine, a été l'un des collaborateurs dévoués du Commandant Marchand dans sa magnifique mission au centre de l'Afrique.

L'Assemblée applaudit chaleureusement à la noble distinction accordée à notre vaillant collègue, et décide qu'une lettre de sympathiques félicitations lui sera adressée.

Chevalier du Mérite agricole : M. Warein fils, Constructeur à Lille.

Lecture. — M. le Dr Vermersch fait une lecture sur *les projets de dessèchement du Zuyderzée*.

Le Président, interprète de l'Assemblée, remercie M. le Dr Vermersch de l'exposé si intéressant qu'il vient de faire et lui en demande le manuscrit pour qu'il soit imprimé dans le Bulletin.

Élections. — Il est procédé, par scrutin secret, au renouvellement du tiers sortant des Membres du Comité.

MM. Beaufort, Bonte, Général Chanoine, Auguste Crepy, Delahodde, Fernaux-Defrance, Merchier, Nicolle, Chanoine Pillet, Vaillant sont réélus pour les années 1899, 1900 et 1901.

M. Raymond Théry est ensuite élu Membre du Comité, pour un an, en remplacement de notre regretté collègue Jules Scrive.

La Séance est levée à neuf heures trois quarts.

MEMBRES ADMIS DEPUIS L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 27 OCTOBRE 1898 :

N^{os} d'In-
scription. MM.

3398. HOVELACQUE (Léon), 9, rue Delezenne.
Présenté par MM. *Quarré-Reybourbon* et *Van Hende*.
3399. RÉVEILHAC (Léon), négociant, 24, rue de Bourgogne.
Beaufort et *Dehée*.
3400. BOULLET-BIGO, brasseur, rue de Belle-Vue.
Delahodde et *Beaufort*.
3401. LEFEBVRE-COUPLET, brasseur, à Hellemmes-lez-Lille.
Delahodde et *Rigot-Lefebvre*.
3402. CAMBIER-DUFOUR (Georges), 108, rue de Paris.
Émile et *Paul Santenaire*.
3403. MAES, contrôleur des tabacs, 39, rue du Pont-Neuf.
Ravet et *Dehée*.
3404. HOURRIEZ (Gaston), 62, rue du Marché.
Dehée et *Ravet*.
3405. DUJARDIN (Jean), représentant, rue de l'Industrie, 47, Roubaix.
Leburque et *René Gambart*.
3406. JEANNEROD (Général), commandant le 1^{er} corps d'armée.
Paul Crepy et *Général de Maindreville*.

N^{os} d'ins-
criptions. MM.

3407. PALLIEZ (Ed.), négociant, 20-22, rue Ban-de-Wedde.
Palliez-Colin et Vaillant.
3408. SAUVAGE (Paul), brasseur à Lens.
Savary et Rollier.
3409. BECQUET, employé, 46, rue Brûle-Maison.
Van Troostenberghe et Delécaut.
3410. DE SMET, employé, 17, rue Faidherbe.
Van Troostenberghe et Defretin.
3411. DECARNIN (Léon), représentant, 09, rue Nationale.
Van Troostenberghe et Paul Santenaire.
3412. SCHULZ, représentant, 12, boulevard des Ecoles.
Van Troostenberghe et Dr Vermersch.
3413. DELERIVE (Gustave), employé, 22, rue de Cambrai.
Van Troostenberghe et Eeckman.
3414. DORÉMIEUX (Paul), propriétaire, 76, rue Colbert.
Prosper Ravet et Henri Beaufort.
3415. DUPONT (Augustin), industriel, 12, rue Jacquemars-Giélée.
M^{me} Ch. Huet et P. Liagre.
3416. RENARD (Émile), comptable, 16, rue St-Genois.
P. Lemaître-Demeester et Van Troostenberghe.
3417. LAURENT (Auguste), employé, 25, rue des Jardins-Caulier.
Van Troostenberghe et P. Santenaire.
3418. VAILLANT-DESRUELLE, industriel, à Lambersart.
Fernaux-Defrance et Auguste Crepy.
3419. COUSIN, Secrétaire de la Société Industrielle, 116, rue de l'Hôpital-Militaire.
Paul Crepy et Hochstetter.
3420. LIÉNARD (Maurice), étudiant, à Wasquehal.
Van Troostenberghe et Merchier.
3421. GUILLUY (Maurice), commissaire-priseur, 24, rue Jean-Bart.
Van Troostenberghe et Merchier.
3422. HENNION (Jules), filateur, à Halluin.
Van Troostenberghe et Eeckman.
3423. BOUDALIEZ, employé, rue de la Justice, à Ronchin.
Van Troostenberghe et E. Santenaire.
3424. POISSONNIER (Louis), négociant, 26, rue Solférino.
Van Troostenberghe et Albert Fremaux.
3425. KAUFFMANN, courtier, 34, rue Alexandre-Leleux.
Van Troostenberghe et Paul Fremaux.
3426. DURIEZ-LAMBIN, industriel, à Comines.
Van Troostenberghe et Maurice Maquet.
3427. VERLEY (René), 69, rue Nain.
Merchier et Verley.
3428. JOUVENET, professeur au Lycée, 41, rue Grande-Allée.
Crevaux et Merchier.
3429. DESURMONT-BOSSUT (Paul), industriel, 36, rue Winoc-Chocqueel, Tourcoing.
François Masurel et Eug. Dervaux.
3430. DEPREZ (Georges), industriel, 79, rue Nationale, Tourcoing.
François Masurel et Petit-Leduc.
3431. MONIN, proviseur du Lycée de Tourcoing.
François Masurel et Merchier.

- N^{os} d'ins-
cription. MM.
3232. DECHERF (l'abbé), professeur à l'Institution libre du Sacré-Cœur, Tourcoing.
Eug. Dervaux et Petit-Leduc.
3433. FEUILLET (l'abbé), professeur à l'Institution libre du Sacré-Cœur, Tourcoing.
Eug. Dervaux et Petit-Leduc.
3434. DEHERRIPON (Hippolyte), employé, 15, rue Jacquard, Tourcoing.
François Masurel et Petit-Leduc.
3435. LOUIS (Georges), pharmacien, 11, rue Froissart.
D^r Vermersch et Valentin.
3436. JACQUART-LEFEBVRE (M^{me} veuve), négociante, 32, rue de Gand.
Émile Rossignol et Henri Beaufort.
3437. THARIN-CALLENS, représentant, 42, rue des Poutrains, Tourcoing.
François Masurel et Petit-Leduc.
3438. DUJARDIN (Auguste), représentant, 31, rue de Roubaix, Tourcoing.
François Masurel et Petit-Leduc.
3439. MASSIN, étudiant, 13, rue Négrier.
Parée et Renouard.
3440. VOITURIEZ, industriel, 135, rue Jacquemars-Giélée.
Levez et D^r Vermersch.
3441. CARPENTIER (M^{lle} Louise), artiste peintre, 95, rue Nationale.
Paul Crepy et de Parades.
3442. MERCIER (Jules), comptable, 143, boulevard Victor-Hugo.
R. Christy et Fernaux-Defrance.
3443. CHEVALIER-LEMORE, directeur des Postes et Télégraphes du Nord.
Paul Crepy et Maleprade.
3444. AUSSET (D^r), prof^r agrégé à la Faculté de Médecine, 153, boul. de la Liberté.
D^r Vermersch et Baudry.
3445. DELFORGE (Gaston), étudiant, 20, rue Colbrant.
D^r Vermersch et Barbaut.
3446. REUBREZ (Georges), étudiant, 138, rue Colbert.
D^r Vermersch et Barbaut.
3447. DUPLAY (Georges), manufacturier, 87 bis, rue St-André.
Ernest et Louis Nicolle.
3448. BAYARD (Henri), sous-directeur général d'Assurances, 28, rue de Bourgogne.
Maurice Maquet et Remy.
3449. POLLET (Jules) fils, fabricant, 288, rue Pierre-Légrand.
Van Troostenberghe et J. Richmond.
3450. DESRUMAUX (Léopold), artiste peintre, 11, place de Tourcoing.
Van Troostenberghe et Contal.
3451. CONSTANT (Gustave), représentant, 39 bis, rue Ratisbonne.
Van Troostenberghe et Eug. Constant.
3452. BOUCQUEY (Omer), 28, rue Charles-de-Muyssaert.
M^{me} Boucquoy et H. Beaufort.
3453. LIEKENS (Georges), employé, 28, rue du Metz.
Albert Delattre et Merchier.
3454. SAGARY (l'abbé), curé-doyen de Templeuve.
Paul Crepy et Quarré-Reybourbon.
3455. WGEUX (Louis), anc. nég., villa Van Dyck, av. de l'Amiral-Courbet, Cantaleu.
Paul Crepy et Fl. Gennevoise.
3456. BIPPER, directeur du Conditionnement, boulevard d'Halluin, Roubaix.
Junker et Craveri.

N^{os} d'ins-
cription. MM.

3457. PILATE (Victor), représentant, 12, rue du Quai.
Prosper Ravet et Henri Beaufort.
3458. COUVREUR, employé, 23, rue d'Anvers, Tourcoing.
Eug. Dervaux et Petit-Leduc.
3459. SMITS (Albert), ingénieur, 23, rue Colbrant.
Humbert-Delobel et Hagelstein.
3460. PHOCAS (D^r), prof^t agrégé à la Faculté de Médecine, 115, boul. de la Liberté.
Warin et D^r Vermersch.
3461. HERTEMAN (Paul), employé, 42, rue des Guinguettes.
Schebi et A. Meyer.
3462. SCHULZ (Edgard), entrepreneur, à Templeuve.
Achille Dubreucq et Jouniaux.
3463. DELAUNOY, comdant, chef d'État-Major du Gouv. de Lille, 32, r. d'Angleterre.
Général Allard et Paul Crepy.
3464. GUILBAUT (Georges), membre de la Chambre de Commerce, 45, rue Basse.
Fernaux-Defrance et Henri Beaufort.
3465. DELÉARDE, 89, rue de Canteleu.
Pennequin et Henri Beaufort.
3466. ROGÉZ (Émile), pharmacien, 83, rue d'Isly.
Auguste Béghin et Henri Beaufort.
3467. ROSENFELD (René), employé, 93, rue Caumartin.
Herteman et Gaston Halley.
3468. VIRQUAIN (Léon), fabricant, 331, rue Pierre-Logrand.
Fache et Decramer.
3469. TILLIER, pharmacien, 4, place de Strasbourg.
Maquart et Decramer.

LIVRES, CARTES ET PHOTOGRAPHIES
REÇUS OU ACHETÉS POUR LA BIBLIOTHÈQUE DEPUIS OCTOBRE 1898 :

DONS.

2149. En Birmanie, par Eug. Gallois. Paris, Delagrave, 1899. — Don de l'auteur.
2150. L'activité des animaux, par W. Tenicheff. Paris, Masson, 1890. — Id.
2351. L'activité de l'homme, par W. Tenicheff. Paris, Cornely, 1898. — Id.
2152. Comité des travaux historiques et scientifiques : Missions, bibliothèques, archives ; bibliographie de leurs publications au 31 décembre 1897. Paris, Imprimerie Nationale. — Don du Ministère de l'Instruction publique.
2153. Mission scientifique dans la Haute-Asie, 1890-1895, 2^e partie. Paris, Ernest Leroux, 1898. — Don du Ministère de l'Instruction publique.
2154. Marchand sur le Haut-Nil, par R. Tesseire. Marseille, 1898. — Don de la Société de Géographie de Marseille.
2155. Les grands paquebots. Conférence faite le 28 janvier 1898 par M. de Chasseloup-Laubat. Paris, Chamerot et Renouard, 1898. — Don de l'auteur.
-

GRANDES CONFÉRENCES DE LILLE

EXCURSION A LA CAPITALE DE TAMERLAN

ITINÉRAIRE EN TRASCASPIE.

Tiflis, — Bakou, — Askabad, — Merw, — Khiva, — Bokhara,
Samarcande, — Taschkent, — Kokan, — Marghelane.

Conférence faite le 13 Novembre 1898,

Par M. EUGÈNE GALLOIS,

Membre des Sociétés de Géographie de Paris et de Lille.

Nous sommes loin de l'époque où les Européens n'auraient osé s'aventurer au delà de la mer Caspienne à travers les déserts que les soldats russes ont parcourus en vainqueurs. Qui aurait dit qu'un quart de siècle ne se serait pas écoulé avant la pacifique conquête du Turkestan par les Russes qui ont su ainsi pousser les limites de leurs possessions jusqu'au cœur de l'Asie centrale, aux frontières lointaines de la Chine et jusqu'au pied même du plateau de Pamir (le toit du monde), comme on l'a justement dénommé. Contrairement à d'autres peuples qui règnent en maîtres, par la crainte qu'ils inspirent aux populations conquises, les Russes ont su s'acquérir les sympathies de ceux qu'il a fallu réduire par les armes, et à l'heure présente ces tribus ont compris le bénéfice qu'elles pouvaient tirer d'une administration paternelle, leur assurant la tranquillité de l'existence bien préférable à

leur liberté relative toujours menacée par les luttes intestines et les dangers de voisins ambitieux et pillards.

Outre les difficultés matérielles, qui n'existent plus aujourd'hui, il y avait jadis les périls suscités par les hommes, farouches sectaires et sanguinaires conquérants, de l'histoire desquels chaque page semble maculée de sang. Vouloir pénétrer dans ces régions inhospitalières était plus que téméraire ; un Européen, dont le nom est resté célèbre, entreprit cependant l'aventure ; notre mémoire est encore pleine du souvenir des aventures fantastiques du faux derviche, le hongrois Arminius Vambéry, qui fut plus tard Président de la Société de géographie de Buda-Pesth. Lui, plus que tout autre, a souvent été consulté au sujet de la rivalité des Anglais et des Russes en Asie, cette question si intéressante bien faite pour passionner l'opinion publique. Il a écrit comme tant d'autres sur ce sujet ; mais peu nous importe, nous n'avons pas l'intention de parler ici de « la lutte de l'Éléphant et de la Baleine » comme on a spirituellement désigné cette rivalité des deux grandes nations Européennes sur le sol asiatique. On sait les progrès faits surtout par les Russes, qui ont déjà pénétré en Chine et semblent enserrer l'Asie entière descendant par le nord, l'est et l'ouest. Qu'on nous permette même d'ajouter à ce propos qu'il ne peut faire l'ombre d'un doute que la Perse sera province russe dans un jour peut-être peu éloigné. Nous avons entendu des Persans eux-mêmes le réclamer, considérant que ce serait la paix, la tranquillité, et même l'inauguration d'une nouvelle ère de prospérité pour leur pays, livré aux fantaisies des intrigues de palais.

Mais le progrès a marché et poursuivi son œuvre civilisatrice grâce au gouvernement russe et à ses fonctionnaires dévoués. C'est sous son instigation que s'est accompli un des travaux les plus imposants du siècle, grâce à la haute intelligence et à la volonté du général-ingénieur Annenkoff, le chemin de fer de la Caspienne à Samarcande, ce long ruban de fer de plus de deux mille kilomètres de longueur qui franchit des déserts arides et inhabitables, permettant ainsi d'atteindre en quelques jours Samarcande, la cité aux imposants édifices d'une incomparable majesté. Le voyage n'a donc plus rien d'effrayant et est à la portée de tous ; on est certain de rencontrer partout l'accueil le plus sympathique, il n'est pas besoin de le dire, et pour notre part nous sommes heureux de saisir l'occasion de remercier les Russes de leur cordiale et sympathique réception qui nous a laissé les plus doux souvenirs. Mais avant de nous lancer à travers le Turkestan ou pour

être plus précis, la Transcaspië, qu'on nous permette de dire deux mots de la route pour atteindre les bords de la Caspienne, cette mer intérieure que l'on pourrait presque surnommer le plus grand des lacs russes, car nous négligerons les voies d'accès par le Nord. Si l'on vient de Russie la grande voie de la Volga se présente par le port d'Astrakan, mais la route ordinairement suivie sera celle de la mer Noire ou du Caucase, cette dernière franchissant la haute chaîne de montagne par la route de Géorgie, pour atteindre Tiflis, la capitale des provinces caucasiennes, et aboutir à Bakou, la ville du pétrole, le grand port de la Caspienne. Puisque nous avons été amenés à prononcer les noms de ces deux villes, nous en dirons deux mots.

TIFLIS.

Tiflis, capitale de la Transcaucasie est une grande ville de plus de 120.000 habitants, aux climats extrêmes ; elle est des plus intéressantes tant à cause de sa situation pittoresque que par rapport à la vie et au mouvement qui y règnent et aux curieuses études de mœurs qu'on peut y faire ; elle est traversée par la Koura une rivière aux eaux jaunes et boueuses, qui la sépare en deux parties inégales et coule profondément encaissée à sa sortie de la ville. Trois ponts, dont certains fort pittoresques franchissant les eaux rapides qui meuvent les roues de moulins établis au fil de l'eau, relient l'ancienne ville à la nouvelle et unissent des vieux quartiers dominés par un couvent-forteresse qui semble vouloir faire pendant à la vieille citadelle persane dont les murs ruinés et les tours démantelées se silhouettent sur le ciel. La ville présente ainsi plus d'un joli coin bien fait pour tenter un artiste ou même un simple photographe. Elle est dominée par une suite de collines, contreforts de l'Anti-Caucase, aux flancs duquel s'accroche le couvent de St-David. De là la vue s'étend panoramiquement sur la ville aux toits peints en blanc ou vert pâle desquels émergent quelques monuments publics comme la cathédrale moderne et les minarets de quelques mosquées ; certaines de celles-ci sont revêtues de carreaux de faïences en couleurs d'un joli effet. Au fond se dresse comme un décor la chaîne du Caucase aux sommets couronnés de neige. Du côté de la gare du chemin de fer, située comme dans toutes les villes russes en général assez loin du cœur de la cité, s'étend sur la rive gauche de la rivière un quartier commerçant,

habité surtout par des Allemands, paraît-il, tandis que le monde officiel réside sur la rive droite. C'est là le beau quartier, les rues y sont larges et rappellent celles d'une ville quelconque européenne ; on y voit : le palais du Gouverneur, un square, un musée, de beaux magasins, parfois bien achalandés et dont quelques-uns sont tenus par des compatriotes, et à ce sujet il est à observer qu'à l'étranger nous avons ainsi rencontré sous toutes les latitudes, des Français, cuisiniers ou coiffeurs, et des Françaises, pâtissières ou modistes. L'hôtel de ville est surmonté d'une tour où l'on peut faire le guet pour signaler le feu dans les cas d'incendie ; en face se dressait lors de notre passage un grand établissement sorte d'immense bazar, où il nous souvient avoir fait quelques emplettes après un marchandage qui ne rappelait en rien nos mentions de : prix fixe et de bon marché ! Chemin faisant on croise des Géorgiens et des Circassiens à la démarche fière, la tête couverte d'un bonnet de fourrure et enveloppés de la longue tcherkesse serrée à la taille, portant des poignards (kandjars) passés à la ceinture, souvent en argent, paraît-il (c'est ainsi qu'ils placent leurs rares économies), car ils sont plus ou moins travailleurs et généralement pauvres. Il y a quantité de princes dont le blason est fortement dédoré... La réputation de beauté des femmes n'est plus à faire ; on l'a déjà assez souvent citée. Elles ont une attitude noble et des traits réguliers et ont su conserver leur coquette coiffure, sorte de diadème qui laisse tomber sur les épaules un long voile de mousseline blanche. A côté de cette race nonchalante, les Arméniens, que l'on dit plus juifs que les juifs, ont su s'emparer de toutes les affaires et tiennent le haut du pavé dans le commerce ; aussi est-il inutile d'ajouter que ces divers éléments de population ne peuvent guère se sentir.

Mais le spectacle est bien autrement intéressant dans les vieux quartiers, c'est là qu'il est curieux pour le touriste de circuler dans ce dédale de ruelles étroites aux maisons surplombant parfois au-dessus de vos têtes. Sans avoir la riche architecture de certains bazars orientaux, comme ceux du Cairo ou de Damas, ceux de Tiflis n'en sont pas moins fort curieux ; c'est un amusant fouillis de petites boutiques ou échoppes au niveau du sol bien souvent où l'artisan se tient accroupi occupé à son travail ou assis sur ses talons attendant le client. C'est le cas de dire qu'on y trouve de tout ; mais cependant il y a des rues occupées par tel ou tel commerce, c'est ainsi qu'il y a les rues des armuriers, des ciseleurs, des bijoutiers-orfèvres, des marchands de tapis, des cordonniers, des tailleurs, des selliers, des

barbiers, etc., chacune a sa physionomie particulière. La rue des chaudronniers est particulièrement bruyante, il n'est pas besoin de le dire. Les installations des boulangers sont aussi fort intéressantes... , mais on n'en finirait pas. Dans ce milieu règne un curieux mélange de races où dominent les Persans et les Tartares coiffés du bonnet de fourrures ; on aperçoit souvent des Turcomans avec leur énorme bonnet en peau de mouton, ils donnent comme un avant-goût du pays que nous allons visiter. Charrettes et chariots pesants circulent, cela va sans dire, au milieu de la foule et parfois même quelque chameau s'avance lentement en promenant son regard de droite à gauche.

Une des curiosités de Tiflis ce sont les bains, établissements fort bien installés où l'on se livre à de savants et raffinés massages et desquels on sort frais et dispos, mais nous renvoyons pour leur description à un maître conteur, Alexandre Dumas, qui les a dépeints avec un remarquable brio, et après avoir expliqué les diverses phases de l'opération, termine en disant : j'aurais parié soulever le Caucase à bras tendu ! Nous ne saurions nous endormir dans les délices de cette ville, véritable Capoue, à côté de l'existence qu'il faudra mener au Turkestan.

DE TIFLIS A BAKOU.

Rien à dire de la route monotone de Tiflis à Bakou ; le chemin de fer court dans une plaine plus ou moins marécageuse, où de distance en distance se dressent des sortes d'observations sur pilotis au haut desquels se perchent pour échapper à la fièvre les bergers surveillant les troupeaux qui paccagent dans la plaine. Cette région a un aspect triste et désolé bien préparatoire au spectacle qu'offre la ville du pétrole. A gauche se profile la suite plus ou moins pittoresque des sommets de la chaîne caucasienne, tandis qu'à droite s'étend une campagne déserte qui se prolonge jusqu'aux bords de la Caspienne.

BAKOU. — LA VILLE DU PÉTROLE.

Bakou ; à ce nom quel souvenir peu enchanteur hante notre mémoire ; tristesse, désolation et fièvre, ces trois mots résument l'impression que l'on ressent dans ce séjour que nous avons fui pour notre part le plus promptement possible. En effet le pétrole y est partout, partout on

en respire ses odieuses émanations ; au bout de quelques heures vos vêtements et votre personne elle-même en sont imprégnés. Ajoutez à cela un climat des plus désagréables, très chaud et très froid et une population des plus cosmopolites. Il n'est pas besoin de dire que Bakou est un des centres industriels les plus riches qu'il y ait actuellement au monde, son importance s'accroît de jour en jour et sa population s'est plus que décuplée depuis quelques années ; de six mille habitants qu'elle comptait en 1863, elle est passée successivement à trente et cinquante mille et dépasse soixante ou soixante dix-mille âmes. Il ne serait pas surprenant, nouvelle cité américaine, qu'elle atteignît le chiffre rond de cent mille d'ici peu. On sait, en effet, que l'*auri sacra fames* y attire des gens de toutes nationalités.

Ce grand centre moderne comporte à proprement parler plusieurs villes distinctes, la vieille cité persane, la ville des khans avec son enceinte crénelée renfermant de modestes mosquées, la ville moderne, créée par les Russes avec ses rues nouvelles où des constructions s'élèvent comme par enchantement (c'est là que résident les fonctionnaires, les ingénieurs, les négociants, etc..) et la « ville noire » où se trouvent les usines séparées par des chemins défoncés remplis d'une boue noire liquide dont on n'a pas idée. C'est là que l'on raffine le pétrole pour le transformer en benzine, gazoline, kérosène ou tant d'autres produits résultats de la science moderne, dont on n'oserait énumérer seulement les applications multiples. Si sa visite, pendant laquelle nous avons assisté à un de ces spectacles terrifiants de l'incendie d'un réservoir de pétrole, bol de punch gigantesque, duquel s'échappaient des flammes s'élevant haut dans le ciel en ronflant au milieu d'une intense fumée qui vous aveuglait, si cette visite, n'offre rien de bien particulièrement intéressant pour le commun des mortels, il n'en est pas de même de la région voisine toute hérissée des cheminées qui coiffent les puits innombrables de pétrole et rappellent de loin à s'y méprendre les cheminées en bois élevées pour l'aération des champignonnières dans les environs suburbains de Paris. Il existe deux centres principaux d'exploitation, envoyant leur pétrole aux usines par de longues canalisations en fer, mais le plus important est celui de Balakhani.

Le spectacle y est étrange ; partout ce ne sont entre les cages pyramidales en bois parfois calcinées par quelqu'un de ces incendies qu'on ne saurait éteindre, atteignant jusqu'à 20 et 25 mètres de haut, et qui coiffent les fontaines jaillissantes du précieux liquide, que

mares ou véritables lacs remplis d'un liquide épais, visqueux, aux curieuses colorations. Le sol lui-même est noir, humide, huileux, glissant et passe par tous les tons de la palette. Ces gisements de naphte, c'est le nom que porte le pétrole dans ce pays, sont d'une richesse dont on ne saurait se faire une idée. On cite des chiffres presque incroyables ; une de ces fontaines, entre autres exemples que l'on cite, aurait donné vingt millions de pouds de naphte dont plus de moitié fût perdu avant la captation de la source ; une autre fois un Arménien ouvrait un puits qui lui rapportait 6.000 francs par jour lui permettant de réaliser un million en quelques mois à peine, et ainsi de suite, mais parfois aussi on ne réussit pas et l'on en est pour ses frais. Le naphte fut connu de toute antiquité, Hérodote en parle et plus près de nous le voyageur Marco Polo dit que Bakou fournit d'huile minérale tout l'Orient. L'espace nous manque pour en dire davantage, rappelons seulement qu'il y a dix ans la production annuelle dépassait 360.000.000 de kilogrammes, ce qui suffit à donner une idée de l'importance de ces exploitations. Nous pourrions encore parler de ces spectacles parfois offerts aux étrangers, de la mer en feu, grâce à sa présence sur la surface de la Caspienne, mais il ne nous a pas été donné de réaliser cet étrange et parfois dangereux divertissement.

La ville diabolique est le point de départ des paquebots, généralement assez bien tenus et chauffés avec de la mazoute, résidus de pétrole ; ils desservent la mer Caspienne, reliant Astrakan à Bakou, Recht, sur la côte persane et Ouzoun Ada sur les bords de la Transcaspie. La Compagnie « Caucase-Mercure » assure le service et accomplit la traversée en une vingtaine d'heures. On est souvent plus ou moins secoué la Caspienne n'étant pas toujours un lac aux eaux bleues tranquilles. C'est ainsi que nous mettons les pieds sur ce mystérieux territoire du Turkestan, qui a livré ses secrets. A l'heure présente s'il n'y a pas de danger à parcourir ces contrées, nul ne saurait cependant s'y risquer sans être muni de la permission spéciale dite « otkryti-list » indispensable pour éviter tous ennuis, et encore, car les Russes semblent ne pas vouloir beaucoup aimer que l'on vienne voir ce qui se passe chez eux. Personnellement il nous est arrivé, entre autres aventures, d'être pris pour Anglais et on sait le peu de sympathie qui unit les deux races concurrentes dans la question asiatique ; aussi avons-nous dû justifier notre qualité de Français qui a déridé les physionomies et à plus d'une reprise c'est la coupe à la main que nous avons scellé l'alliance... , avant la lettre.

QUELQUES NOTIONS GÉNÉRALES.

Il n'est pas besoin de rappeler que présentement le voyage en Transcaspië est une excursion à la portée de tous grâce au chemin de fer de Samarcande, manquant peut-être encore un peu de confortable, à cause de l'absence d'hôtels sur certains points. Les touristes ont commencé à prendre cette voie et figurant parmi les premiers qui ont, j'allais dire, donné le mouvement, il nous sera permis de décrire en quelque sorte l'itinéraire à suivre. Nous ne sommes plus au temps peu éloigné où quelques voyageurs européens aventureux comme MM. Moser, Bonvalot et autres n'ont pas craint d'affronter les traversées du désert de Kara Koum et des territoires désolés peu hospitaliers, pour visiter des pays sur lesquels était jeté comme un voile qu'ils ont soulevé aux yeux du public, maintenant le trajet s'effectue en wagon au lieu et place de la caravane qui cheminait lentement à la recherche d'un point d'eau et c'est en quelques jours qu'on franchit des distances pour lesquelles on comptait des semaines pour ne pas dire des mois. Le wagon ou une modeste auberge ont remplacé la « kikitka » cette tente turcomane formée d'une carcasse de bois recouverte de feutre, dont se servent toujours les indigènes nomades. Le voyage y a peut-être perdu en pittoresque, mais il y a gagné en confort.

Puisque nous venons de prononcer le mot indigène, disons deux mots des habitants du pays.

Au nord sont les Kirghiz avoisinant les provinces russes limitrophes de la mer d'Aral, tandis que ce sont les Turcomans qui peuplent le Turkestan, tout au moins pour la majeure partie. Population nomade, fanatique et pillarde, mais qui a bien changé depuis l'occupation russe : elle est composée d'éléments divers et formée de tribus distinctes. La première que nous rencontrerons et qui a donné « tant de fil à retordre » aux Russes sont les Tekkés. Musulmans Sunnites, se divisant en sédentaires et nomades, ils sont restés longtemps indépendants. Guerriers, ils ont lutté successivement contre le khan de Khiva, l'émir de Bokhara et la Perse elle-même. Ils se tenaient dans les oasis d'Askabad et de Merw que nous allons voir. A ce propos il ne faut pas que le mot oasis éveille des souvenirs algériens, l'oasis du Turkestan n'évoque nullement l'image de ces corbeilles de verdure surgissant en plein désert, c'est un site peuplé et cultivé où pousse bien la végétation, mais dont la physionomie n'a aucun des charmes pittoresques qui

ont ravi nos yeux sous le soleil d'Afrique. Ces peuplades qui ont élevé des forteresses en terre, dont on voit encore de nombreuses traces au long de la route, sont surtout nomades poussant devant elles leurs troupeaux; le douar ou réunion de tentes prend ici le nom d'Aoul. Adversaires redoutables des Russes auxquels ils avaient fait subir divers échecs, ils devaient cependant être matés par l'intrépide Skobeleff. Comme nomades ils possèdent de nombreux troupeaux, des chameaux, « le vaisseau du désert asiatique » à deux bosses, et des chevaux réputés pour leur endurance pouvant fournir des traites invraisemblables. S'il faut en croire la légende cette race de chevaux descendrait du célèbre coursier du grand Alexandre, Bucéphale; en tous cas d'aspect extérieur plutôt grand et mince avec des membres un peu grêles, le poitrail étroit, il tient du cheval arabe et de son congénère syrien. Les indigènes le montent sans mors ni éperons, mais armés d'un fouet. Leurs selles en bois doublé de feutre ont le pommeau allongé et sont plus ou moins décorées de peintures voyantes. Les chevaux sont généralement revêtus de couvertures qu'on n'enlève souvent jamais. Quant aux hommes eux-mêmes, de taille moyenne, ils sont vêtus du khalat ou robe plus ou moins ajustée et coiffés du tchougoumah ou bonnet de peau de chèvre ou mouton, le poil en dehors, ce qui leur fait une tête énorme, ils ont aux pieds des bottes plus ou moins grossières. Ils fournissent aujourd'hui d'excellentes milices, sur le dévouement desquels la Russie sait pouvoir compter.

Plus loin au delà des farouches Bokhariotes nous trouverons les Sartes, population sédentaire industrielle dont nous reparlerons quand nous serons à Samarcande.

Quelques lignes d'histoire nous paraissent aussi intéressantes et le lecteur ne nous en voudra pas de joindre « l'utile à l'agréable ». Résumons donc : Pierre le Grand pour réprimer des incursions qui s'étaient produites à diverses reprises sur le Don et l'Oural avait en 1717 envoyé une petite armée jusqu'à Khiva pour reconnaître la route des Indes; on voit les visées du « Père de la Russie ». Plus tard Napoléon I^{er} lui-même n'envoyait-il pas le général Gardanne en Perse dans le même but, et il est intéressant de lire les instructions que donnait alors le grand capitaine à son lieutenant. Passant à des époques plus proches de nous; en 1848 eut lieu une expédition malheureuse, à la suite de laquelle une nouvelle armée russe partie d'Orenbourg et

dirigée contre les Etats de Khokan, traversa le désert de Kara Koum et pût se fortifier sur les rives du Sir Daria en 1853. Les premiers pas étaient faits dans la voie de la conquête. En 1864 les Russes poursuivaient leurs marches en avant et Tachkent tombait en leur pouvoir l'année suivante. Harcelées par les indigènes les armes russes s'assuraient une nouvelle victoire en 1866, et le général Kaufman était nommé gouverneur du Turkestan. Deux ans ne s'écoulaient pas sans une nouvelle victoire suivie de la prise de Samarcande. Pendant une marche en avant de la colonne expéditionnaire, les Sartes cherchaient à se rendre maîtres de la citadelle où était enfermée une poignée de braves qui purent tenir jusqu'à l'arrivée de leurs frères d'armes et, pour frapper un grand coup, la ville fut livrée au pillage durant trois jours. Depuis la pacification a poursuivi son œuvre.

Mais les Russes ne restaient pas inactifs et en 1869 le général Stoliétoff fondait Krasnovodsk sur les bords de la Caspienne. En 1871 le port de Tchikichliar à l'embouchure de l'Atrek devenait russe; mauvais mouillage, il a été abandonné depuis. Il fut le point de départ du général Lazareff dans sa campagne contre les Tekkès en 1878, car les Russes cherchaient à enserrer les populations indigènes qu'ils devaient ranger sous leurs lois. Elles succombaient devant l'audace du valeureux Skobeleff, lors de la fameuse prise de la forteresse de Ghéok Tépé.

Les gens des Etats de Boukhara devant les succès des Russes prirent peur et l'émir demanda à entrer en relations pour aboutir à la signature d'un traité qui lui laissait une indépendance fort nominale et le plaçait en tutelle, mais lui assurait la tranquillité et un certain prestige puisqu'il restait souverain en quelque sorte aux yeux de ses sujets et pouvait lever une soi-disant armée !

De même pour le khanat de Khiva, isolé au sud de la mer d'Aral, qui a reconnu également la suzeraineté de la Russie, après une expédition du général Kaufman en 1872.

Enfin la région de Kokan était incorporée à l'Empire russe comme province transcaspienne du Ferganah à la suite des campagnes de 1875-1876, poussant les limites de la Russie jusqu'aux confins de la Chine et du Thibet après l'avoir soudée au Turkestan en l'appuyant sur les frontières afghanes et persanes.

(A suivre).

NOTES SUR LA GAMBIE ANGLAISE

La Gambie anglaise, sur la côte occidentale d'Afrique, est située entre le bas Sénégal (Saloum), et la Cazamance, tous deux territoires français (entre lesquels elle est enclavée, et est ainsi dans l'impossibilité de s'étendre).

La Gambie, qui a donné son nom au pays, est une des grandes rivières d'Afrique, dont les sources sont non loin du Niger, dans l'intérieur du Fouta-Djallon. Elle se jette dans la mer, par un estuaire, large en quelques endroits (cap Ste-Marie), d'environ 25 milles, plus étroit entre Bird's Island et la terre où il n'a guère plus de 10 milles. Aux basses eaux, on rencontre environ 26 pieds à la barre.

Les possessions anglaises s'étendent de l'embouchure jusqu'au delà de l'île de Mac-Carthy à 180 milles de distance, dans l'intérieur. Cette île forme la ligne de démarcation entre la rivière basse et la rivière supérieure.

La capitale de la colonie est Bathurst, petite ville, sur l'île de ce nom ; elle a quelques maisons européennes et un assez grand nombre de cases indigènes, légèrement construites, et généralement couvertes en zinc, brillant sous le soleil d'Afrique, aux rues droites et offrant un quadrilatère assez régulier.

Bathurst est bâtie sur un banc de sable (près de l'embouchure de la Gambie), d'environ 3 milles 1/2 de long sur 1 mille de large. Elle est séparée de la terre ferme par un étroit canal, appelé Oyster-Creek et un marigot.

Une grande partie de l'île est marécageuse durant plusieurs mois de l'année, son niveau étant en quelques endroits au-dessous de celui de la mer.

Malgré cela, Bathurst, au point de vue sanitaire, n'a pas la réputation qu'ont certaines parties de la côte, son climat n'est pas excessif, et les Européens, établis ici pour leurs affaires, peuvent encore y vivre sans en avoir trop à souffrir.

Sa population est d'environ 5.000 âmes, population disparate et très

mélangée d'Accous, originaires de Sierra-Leone, Ouoloffs du Sénégal, Saracolés, Mandingues, Diolas de l'intérieur venant pour leurs affaires.

Les Accous, race assez civilisée, mais insupportable par sa morgue et son orgueil, s'occupent de négoce et tiennent quelques emplois publics secondaires ; c'est la classe la plus instruite. Les Ouoloffs, Cérères, etc., sont souvent employés par les maisons de la place, comme traitants, boutiquiers, matelots, manœuvres, etc. Les Cérères viennent pour le temps de la traite d'arachides qui dure environ six mois et retournent alors dans leur pays, ayant gagné 18 à 20 dollars, qu'ils emportent chez eux, quand toutefois ils n'en ont pas dépensé la plus grande partie dans les « grogs' shops » de la ville. Le reste de la population de Bathurst, après les Mandingues et Diolas, population flottante, se compose de fonctionnaires anglais, peu nombreux et des employés européens des quatre ou cinq maisons établies en Gambie, au plus une centaine.

La Gambie, comme du reste presque toutes les rivières de la côte occidentale d'Afrique, a été découverte par les Portugais, continuateurs des hardis navigateurs phéniciens et carthaginois, vers le XV^e siècle, mais ils ne s'y établirent pas, et se contentèrent d'en signaler l'existence sur leurs cartes.

Quelques marchands anglais y vinrent plus tard, vers 1600, avec une autorisation de la reine Élisabeth, pour y commercer, mais ils n'y firent pas d'établissement durable. Plus tard, une Compagnie se forma pour exploiter les ressources du pays, mais elle ne réussit pas. Une autre lui succéda, et fit construire un fort dont on voit les ruines, aujourd'hui, à quelques milles de Bathurst : le fort St-James. Cette Compagnie, dûment autorisée et « chartered », n'était guère qu'une Société de marchands d'esclaves ; elle put continuer son trafic jusqu'à l'abolition de l'esclavage, dans les premières années de ce siècle.

C'était alors l'âge d'or pour les négociants en bois d'ébène ; on trouve encore des traces de travaux gigantesques exécutés par les esclaves, et aussi les ruines des cachots où on les enfermait, en attendant leur embarquement, comme nous l'avons vu sur plusieurs points de la côte, notamment en Guinée portugaise.

Au commencement du siècle, Bathurst n'existait pas. Ce furent des négociants du Sénégal, originaires de France, qui vinrent s'installer sur St-Mary's Island, quoique le territoire fût anglais et reconnu comme tel, par le traité de 1783, avec l'Angleterre. Seule une facto-

rière française fut autorisée à s'établir à Albréda, sur la rive droite de la Gambie et à faire des affaires dans la rivière.

Depuis, récemment même, la rive droite de la Gambie, qui était restée française, a été cédée aux Anglais par M. Bayol, en échange d'avantages dans le Sud. Or seule, la rive droite a quelque valeur ; les Anglais, toujours entendus aux affaires, ont su l'obtenir.

Les points importants de la rivière sont l'île de Mac-Carthy achetée en 1823, Ceded-Mile, donné par le roi de Barra en 1826, Ste-Mary's Island cédée en 1827, et le British-Combo, par le roi du Combo, qui abandonna son territoire (rive gauche) de plus ou moins bonne volonté, en 1840 et 1850.

Pendant longtemps la Gambie fut sous la dépendance administrative de Sierra-Leone ; en 1843, le gouvernement de la Reine en fit une colonie indépendante, avec un gouverneur et un pouvoir législatif et administratif, pour l'administration de ses affaires.

Par la charte de 1866, elle fut régie par le gouvernement des établissements de la côte Ouest, et resta ainsi jusqu'en 1874. Ce n'est qu'en 1888 que la Gambie redevient un gouvernement séparé.

La principale production, presque l'unique, et celle qui forme la richesse de la rivière, est l'arachide. Pour être juste, nous devons dire qu'une grande partie de la récolte annuelle provient des territoires français de la rive droite, éloignés d'une douzaine de kilomètres, et qu'une question de transport et de droit oblige les naturels à descendre leurs graines vers la Gambie, plutôt que de les diriger dans le Saloum.

Cinq à six maisons (dont les quatre plus importantes sont françaises) détiennent tout le commerce de la Gambie et se disputent les arachides qu'on envoie par milliers de tonnes, en Europe, où on en fait de l'huile..... d'olive!!! souvent!!

Viennent ensuite le caoutchouc, la cire, les palmistes et quelques cuirs, tous produits d'exportation.

La seule industrie indigène est la fabrication des pagnes que les naturels, Mandingues pour la plupart, confectionnent avec le coton cultivé dans le pays. Ces pagnes font l'objet d'un important trafic d'échange.

L'indigène, ici, comme dans les pays environnants, n'a aucune initiative personnelle et repousse toute idée de travail et de progrès. Cultiver son champ de riz ou son champ d'arachides est son unique souci, et encore se refuse-t-il à toute amélioration qu'on peut lui proposer pour obtenir un travail plus facile ou un rendement plus grand.

Pourvu qu'il ait de quoi manger, il est content; son dieu est son ventre. Il ne voit rien au delà. Qu'il soit rassasié, cela lui suffit.

C'est pourquoi, étant donnée la race, il nous semble difficile de voir les colonies de la côte d'Afrique s'améliorer d'une façon sensible, et arriver à des résultats autres que ceux obtenus jusqu'ici.

Il avait été, un moment, question d'échanger la Gambie contre une de nos colonies du Sud; les Anglais ont refusé, paraît-il. Si cet échange eût été fait, nous aurions eu, comme possessions interrompues, une belle longueur de côte; depuis St-Louis du Sénégal jusqu'à la Cazamance, pour continuer ensuite, à partir de la Guinée portugaise, jusqu'à Sierra-Leone.

En 1881, une mission anglaise explora la haute Gambie, dans le but de s'assurer quelques nouveaux débouchés dans l'intérêt du commerce. Elle remonta la rivière, très loin dans l'intérieur, puis redescendit à Sierra-Leone, par le Fouta-Djallon; mais elle est restée, croyons-nous, sans résultats appréciables.

Les relations du gouvernement avec les indigènes de l'intérieur sont assez cordiales. L'impôt est généralement recouvré régulièrement par les « Travelling Commissionners »; des cadeaux sont faits aux chefs influents, pour les services qu'ils peuvent rendre en maintenant la paix dans leurs districts et en laissant libres les routes ouvertes au commerce de l'intérieur.

Il n'existe pas d'autre voie de communication que la rivière qui, durant la traite, est parcourue sans cesse par des cotres allant charger les arachides dans les divers points de traite.

Une route pourtant a été faite, de Bathurst allant au Combo et traversant un petit pont à Oyster-Creek. Le soir, les Européens vont s'y promener, à cheval et même en bicyclette, car à Bathurst aussi, il y a des bicyclettes!!

C'est bien peu si l'on considère les grands travaux qui ont été faits au Sénégal et que l'on poursuit chaque jour.

Le télégraphe relie Bathurst à l'Europe, au Sénégal et à Sierra-Leone.

Un petit vapeur, durant la saison sèche, novembre à juin, fait le service des principaux points de la rivière jusqu'à Mac-Carthy.

La religion protestante anglicane et wesléyenne est la plus suivie; vient ensuite le catholicisme avec deux écoles, filles et garçons, puis les Mahométans, Sénégalais et Mandingues; les Diolas sont ordinairement fétichistes. Chaque culte a ses églises, les musulmans ont une mosquée.

Le haut de la rivière est extrêmement chaud, Mac-Carthy est considérée comme très malsaine pour les Européens ; il y règne une bonne partie de l'année, une chaleur lourde et humide qui atteint souvent de 40 à 44 degrés.

Quelque jour nous pensons pouvoir visiter la haute rivière ; nous tâcherons d'en faire une description exacte et intéressante, ainsi que des peuples qui l'habitent ; si toutefois elle offre quelque intérêt à ceux qui aiment les voyages et qui s'intéressent à cette Afrique, si belle, si riche et encore si peu connue.

Bathurst, 27 Août 1898.

E. BONVALET,

Membre correspondant de la Société de Géographie de Lille.

IMPRESSIONS D'UN LILLOIS

DANS UN VOYAGE AU CENTRE DE L'AFRIQUE

(Suite) (1).

Fachoda, le 5 Novembre 1898.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Je suis enfin heureux de pouvoir vous donner de nos nouvelles, n'étant plus retenu par la crainte d'être indiscret, les journaux ayant donné sur la mission les renseignements les plus détaillés.

Après une traversée des plus pénibles dans les marais du Soué et du Bahr-el-Ghazal (42 jours), la mission française a enfin touché au but tant désiré, « l'occupation de Fachoda » ; le drapeau français y flotte depuis le 10 juillet. A cette époque, les Mahdistes étaient toujours les

(1) Voir tome XXX, 1898, page 149.

maîtres du pays, ils venaient de temps à autre prélever le tribut chez les Chillouks habitant la rive gauche du Nil, ou piller les Dinkas établis sur la rive droite. Les Derviches n'avaient pas cru devoir occuper l'ancienne Mandirieh de Fachoda ; ils s'établirent à 75 kilom. en aval, à Reng, où ils formèrent un poste.

La puissance du Mahdi était considérable à notre arrivée dans le pays, et les indigènes terrorisés ne doutaient point de notre enlèvement prochain par les troupes du Khalife. Les renseignements que nous avons obtenus des habitants disaient que les forces du Mahdi étaient nombreuses et invincibles et ils ne pouvaient s'expliquer que les Français vinssent dans le pays en si petit nombre pour s'y établir définitivement. Le sultan des Chillouks, le Mec Abd El Fadil, qui avait été intronisé par le Khalife, fit prévenir le poste de Reng de l'arrivée des Français en très petit nombre (100 tirailleurs) et armés de petits fusils inoffensifs ! (mousqueton modèle 1892). L'émir Ibrahim qui commandait Reng, fit prévenir le Mahdi et lui demanda des ordres. — Celui-ci envoya une canonnière de renfort au poste de Reng et ordonna la prise de Fachoda.

La colonne derviche, dès qu'elle fut formée, se mit en route et arriva à quelques kilomètres de Fachoda le 24 août. Le 25, jour décidé pour l'attaque, la flottille, se composant de 2 canonnières et 7 grands chalands acier remplis de troupes, se présentait à 5 heures 1/2 du matin à 1,800 mètres du poste. Le pavillon français fut aussitôt hissé et salué immédiatement par un boulet de canon qui tomba à quelques centaines de mètres de leur pièce. La canonnade derviche continua le feu pendant que nos tirailleurs, abrités par les fortifications que nous avions élevées en hâte depuis notre arrivée, répondaient par des salves de mousqueterie. La « nouba » mahdiste faisait entendre pendant ce temps ses airs les plus variés accompagnés par les chants des guerriers.

L'artillerie, de même que l'infanterie derviche, tirait au jugé, car elles n'apercevaient personne et notre tir n'indiquait, par suite du manque de fumée, aucun point qui pût leur révéler notre présence.

La tactique de l'ennemi était de passer devant le poste et de remonter le fleuve pendant 4 ou 5 kilomètres, afin d'opérer un débarquement, n'ayant pu le faire en aval du poste à cause des marais. Dès que la flottille ennemie arriva à 7 et 600 mètres de nous, ce fut un désastre pour elle ; notre tir bien réglé lui causait des pertes énormes en raison du but formidable qu'elle offrait : toutes les embarcations

se touchaient. Dès ce moment, la « nouba » cessa, de même que les chants qui furent remplacés par des cris de douleur. Nos balles 86 faisaient leur œuvre, leur force de pénétration terrorisait les Mahdistes ; les plaques de tôle des canonnières étaient traversées. Ils continuèrent leur marche, constamment sous l'action vive de notre feu, car nous les suivions sur la rive, cachés dans les plantations de mil. A 2 kilomètres en amont du poste, ils prirent le parti de la retraite, tant leurs pertes étaient sérieuses ; ils repassèrent de nouveau devant le poste.

A ce moment une avarie grave survint à l'une des canonnières, et l'immobilisa pendant quelque temps, nous présentant l'arrière ; l'autre canonnière dut venir à son secours. Pendant tout ce temps, nos feux de salve redoublaient d'intensité ; ils furent anéantis ; leurs pertes furent colossales. La flottille ayant réussi à reprendre la marche, gagna le large. Si nous avions eu un seul canon à ce moment, aucun Derviche ne s'échappait, et toute leur flottille tombait entre nos mains.

Les Mahdistes, qui comptaient environ 1,200 hommes, ont eu, d'après les renseignements des habitants, 4 à 500 hommes hors de combat, 5 chalands coulés et 1 canonnière inutilisable, ne pouvant plus naviguer du tout.

Inutile de vous dire que notre succès stupéfia les indigènes et notre occupation s'en trouva ainsi fortifiée.

Le 19 septembre, le Sirdar Kitchener Pacha arrivait en vue de Fachoda avec cinq canonnières et de nombreuses dahabieh's (jonque avec voile) chargées de troupes ; il avait, dans la nuit, fait annoncer son arrivée par un courrier. La flottille anglo-égyptienne vint mouiller au pied du poste. Le Commandant Marchand alla rendre une visite au Sirdar qui la lui rendit bientôt. Après échange de politesses, le Sirdar obtint de notre chef de mission l'autorisation de débarquer ses troupes à 500 mètres au sud du poste et en *dehors* de la citadelle, afin, a-t-il dit, d'exécuter les ordres qu'il avait reçus d'occuper Fachoda au nom de la Sublime-Porte et du Khédive. Dans le cours de la conversation, le Sirdar après avoir chaleureusement félicité le Commandant du succès obtenu par sa mission, a dit qu'il comprenait parfaitement que les troupes françaises exécutent les ordres de leur Gouvernement en occupant Fachoda, et que lui-même devait obéir de même aux ordres du sien. Cette question ne peut se résoudre, ajouta-t-il, qu'en Europe par les Gouvernements intéressés. A 4 heures du soir, l'escadrille levait l'ancre pour aller mouiller à 500 mètres plus loin et débarquer

les troupes destinées à la garnison, et reprenait ensuite la marche dans la direction sud vers le Saubat, où un autre poste devait être établi au confluent du Saubat et du Nil Blanc.

En quittant le Commandant Marchand, le Sirdar lui fit remettre un pli dans lequel il protestait au nom de la Turquie et de l'Égypte contre notre occupation et l'informait qu'il établissait un poste au confluent du Saubat et qu'ensuite, en exécution des ordres de Son Altesse le Khédive, il était interdit de transporter des troupes, des armes et des munitions de guerre sur le Nil. A cette lecture que rien dans la conversation verbale n'avait laissé entrevoir, le Commandant répondit par une autre protestation contre cette occupation et les mesures qui venaient d'être prises. Cette réponse fut portée au Kaïmakon Jackson Bey, commandant les troupes égyptiennes à Fachoda, afin qu'il la remit au Sirdar à son retour du Saubat, qui s'effectua le surlendemain dans la soirée. La lettre fut remise à l'une des canonnières de la flottille du Commandant en chef, mais ne fut pas acceptée, car, peu après un officier anglais venait la rapporter au Commandant Marchand en alléguant divers prétextes plus ridicules les uns que les autres, et pendant ce temps Kitchener Pacha filait sur Khartoum.

Les troupes anglo-égyptiennes sont à l'effectif de 1 bataillon (800 hommes) par garnison à Fachoda et au Saubat. Le Kaïmakon Jackson Bey du grade de chef de bataillon est commandant du district Fachoda-Saubat. Le poste de Saubat est commandé par un Bimbachi (capitaine).

L'arrivée des « Turcs » dans le pays, — c'est ainsi que les indigènes les désignent, — a été accueillie par les habitants des rives droite et gauche avec le plus vif déplaisir. Ils se rappellent avec terreur l'administration égyptienne avant 1884 et selon eux, les Turcs ne valent pas mieux que les Derviches.

Naturellement, ils ne comprennent rien à l'établissement côte à côte des camps français et égyptiens. Les relations sont cordiales entre nous, tout en restant de part et d'autre sur une certaine réserve.

2 canonnières sont adjointes à la défense des camps anglo-égyptiens du Saubat et de Fachoda. Un service de courrier est établi tous les 15 jours entre Khartoum et Fachoda.

Les diverses reconnaissances que nous avons faites sur le Saubat et le Yal, tous deux affluents de droite du Nil, n'ont pu nous permettre de nous tenir en communications avec les missions françaises ou abyssines venant de l'Est. Nous avons pu seulement savoir qu'une colonne abyssine, commandée par un colonel russe, et dans laquelle

se trouvaient plusieurs Français de la mission de Bonchamps, est arrivée à l'embouchure du Saubat en juin, puis s'est retirée dans l'intérieur après avoir passé des traités de protectorat au nom de l'Empereur Ménélik avec tous les chefs établis sur le Saubat. Cette expédition doit, paraît-il, revenir à la saison sèche.

Le capitaine Baratier, de la Mission, est parti au Caire le 10 octobre, chargé de communiquer avec le Gouvernement français. Le Commandant Marchand, à son tour, a quitté Fachoda le 25 octobre pour la même destination et pour le même objet.

Les dernières pluies sont tombées ici fin octobre ; le vent du Nord a commencé de souffler depuis quelques jours.

Ne pensez pas que Fachoda soit un lieu de délices ; l'ancien pénitencier égyptien est des plus tristes et des plus malsains. Quand la Mission est arrivée, elle n'a trouvé que des ruines, aucune case ou maison, rien que de la brousse et des marécages. Depuis notre arrivée, notre temps s'est passé à travailler aux fortifications pour la défense et, encore aujourd'hui, nous habitons des huttes en paille dressées en quelques heures par les indigènes. Nous sommes presque en sécurité. Les ouvrages que nous avons élevés nous mettent à l'abri d'un coup de main, soit des Derviches, soit des Égyptiens, malgré notre petit nombre. A ce sujet, j'ai lu dans divers journaux anglais, voire même français, que notre expédition s'élevait à plusieurs centaines d'hommes et un nombre respectable d'Européens.

La Mission du Nil est arrivée ici avec tous ses membres, c'est-à-dire MM. le commandant Marchand, le capitaine Germain, de l'artillerie de marine, Baratier, de la cavalerie, Mangin, de l'infanterie de marine, les lieutenants Largeau et Fouque, de l'infanterie de marine, l'enseigne de vaisseau Dyé, le médecin de la marine Emily, l'adjutant de Prat, les sergents Dat, Bernard et Venail, l'interprète militaire Landeroin, c'est-à-dire 13 membres ; elle n'en a jamais compté d'autres. Les forces de la Mission n'ont jamais dépassé les 150 Soudanais (1) qui formaient la compagnie d'escorte. C'est avec ce personnel seul que nous sommes partis de Loango, que nous avons rétabli l'ordre sur la route des caravanes dans le Congo français, que nous avons fait transporter plus de 10,000 charges appartenant à la Mission et au Haut-

(1) Tous les postes que nous avons formés dans le Bahr-El-Ghazal ont été occupés successivement par les troupes du Haut-Oubangui.

Oubangui, ainsi que le vapeur « *Faidherbe* » et 5 chalands en acier transportés des eaux du Congo dans celles du Nil.

Vous comprendrez aisément, Monsieur le Président, qu'après 30 mois de fatigues et de privations continuelles, nous attendions avec impatience l'ordre de rentrer. Depuis notre départ nous avons une ration journalière de 250 grammes de farine, 40 grammes de sucre, 40 grammes de café, 20 grammes de sel, et nous nourrissant la plupart du temps sur les vivres du pays. Ajoutez à cela que, depuis le 1^{er} mars de cette année, nous consommons une bouteille de vin et une bouteille de tafia pour 3 et 4 Européens *par semaine*. Nous ne nous plaignons pas et si je vous donne ces détails, c'est afin de vous édifier sur notre vie de brousse. Tout le monde est au même taux. Nous avons travaillé pour notre cher pays, nous avons réussi, nous sommes heureux. — Vive la France !

J'espère que d'ici un mois je me mettrai en route pour le Caire pour rentrer en France.

En terminant cette lettre, je vous prie de transmettre au Bureau de notre belle Société mes meilleures salutations et les vœux que je forme pour sa prospérité.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de mon respectueux et bien entier dévouement.

X.

P. S. — 8 Novembre. — Un courrier, arrivé à l'instant, nous apprend que le Capitaine Baratier est arrivé à Paris, où il a été chaleureusement reçu et que le Commandant Marchand est en route pour France.

LE CHEMIN DE FER TRANSSIBÉRIEN

Son Histoire résumée. — État actuel.

Le Bulletin de la Société a déjà entretenu à diverses reprises ses lecteurs de cette question si à l'ordre du jour ; qu'on nous permette d'y revenir aujourd'hui et d'y consacrer encore quelques lignes.

D'abord remontons à son origine et voyons quelle elle a été.

A tout seigneur, tout honneur... Saluons la noble figure du Grand Empereur, de celui qui fut Alexandre III, et auquel l'Histoire donnera le beau surnom de Prince de la Paix. Il fut le promoteur de cette grande œuvre, comme son fils et successeur sur le trône des tzars en aura été le digne exécuter. A leurs augustes noms, il convient d'ajouter ceux des Ministres M. de Witte et du Prince Khilkov, qui en furent les initiateurs.

Rappelons de suite que le Transsibérien, c'est-à-dire le « Velikaïa Sibirskaiâ Jelesmaïa doroga » est la plus longue ligne ferrée du monde, devant mesurer au total plus de 7,000 verstes ou 7,500 kilomètres, alors que le chemin de fer Transcanadien d'Halifax à Vancouver ne mesure que 5,860 kilomètres et le grand « Pacific railway » 5,250 kil., de New-York à San-Francisco.

Par un rapide coup d'œil en arrière, voyons quel est l'historique de cette voie ferrée unique qui traverse de part en part le colossal Empire, appelé aux plus grandes destinées.

L'idée première qui ait pris forme remonte à 1857. Elle aurait été conçue par un ingénieur du nom de Doul, qui proposait la création d'une voie ferrée à traction animale, allant de Moscou aux bords du Pacifique. Un autre projet aurait été également présenté par un Américain, M. Collins, qui demandait la permission de construire et d'exploiter une ligne d'Irkoutsk à Tchita. D'autres projets vinrent ensuite, projets de chemins de fer, comme : celui de Sofronov, passant par Saratow, Semipalatinsk, Minoussinsk, Sélégouinsk, pour aboutir à Pékin ; celui de Kokorev et Cie, en 1862, destiné à relier la région du Volga à celle de l'Ob ; et celui de Bogdanovitch, en 1866, prenant la direction de Sarapoul pour gagner Tioumen par Ekaterinenbourg et de là gagner la Sibérie.

D'autres projets furent ensuite conçus, cherchant à utiliser les grandes voies fluviales, comme ceux des ingénieurs Ostrovski et Sidenstern. Le baron Korf et le comte Ignatiev demandaient une ligne joignant Tomsk-Irkoutsk et le lac Baïkal à Stretensk pour relier les artères fluviales sibériennes au fleuve Amour et à ses affluents.

Tout cela devait conduire à la grande conception qui reçoit aujourd'hui son exécution.

Le point de départ du Transsibérien à proprement parler est à Tchéliabinsk, à l'extrémité de la ligne transouraliennne de Samara à Zlataoust. Les études sommaires terminées, le 21 février 1891 on commença le tracé définitif jusqu'à la hauteur de Tomsk. Le 17 mars, un rescrit impérial informait le tzarévitch, de retour du grand voyage pendant lequel il avait été victime de l'attentat que l'on sait, que le projet était définitivement adopté et que l'exécution allait suivre.

Le défunt Empereur institua le 10 décembre 1892 un comité du chemin de fer Sibérien, chargé non seulement des études, de l'entreprise et de l'exploitation, mais aussi de la mise en valeur des terrains situés sur le parcours et même de la colonisation de ces nouveaux territoires déserts. A sa tête fut placé le jeune Prince qui, devenu l'Empereur Nicolas II, ne voulut pas abandonner la grande œuvre à laquelle son nom était attaché.

A côté du Comité est un Conseil exécutif de Direction.

Entrons maintenant dans le vif de la question et traçons à grandes lignes le plan de cette voie magistrale. Nous classerons les divers tronçons en trois catégories, suivant l'urgence avec laquelle leur exécution a été envisagée. En première place viennent les deux grandes sections : Tchéliabinsk-Irkoutsk-Liavinitchnaïa, c'est-à-

dire les bords du lac Baïkal. Et Vladivostok-Grafskaïa et prolongement dans la direction du fleuve Amour. Ensuite les tronçons Myssovskaïa-Stretensk (du Baïkal à l'Amour) et Grafskaïa-Khabarovsk (ce dernier est exploité aujourd'hui). De sorte qu'il ne restera plus que la traversée du Baïkal et la navigation sur l'Amour (sauf modification comme on verra ci-après). Et troisièmement, la fraction dite du Circumbaïkalien et celle de Strétensk à Khabarovsk, qui supprime le parcours en bateau.

Quelques chiffres donneront une idée des colossales dépenses d'un pareil travail, comme l'indique le tableau ci-dessous :

	Longueur.	Prix.
Ouest-Sibérien-Tchéliabinsk-Ob.....	1.328 verstes.	41.300.000 roubles.
Central-Sibérien-Ob-Irkoutsk.....	1.754 »	73.200.000 »
Circumbaïkalien.....	292 »	22.300.000 »
Transabaïkalien jusqu'à Strétensk...	1.009 »	53.300.000 »
Amourien » Khabarovsk.	2.000 »	112.350.000 »
Nord-Oussouri » Grafskaïa...	347 »	18.700.000 »
Sud-Oussouri à Vladivostock.....	382 »	17.600 000 »

Ce qui donne au total : plus de 7,100 verstes de longueur et un prix d'estimation d'environ 350 millions de roubles ou autrement dit près d'un milliard de francs.

La partie du Circumbaïkalien un moment ajournée, sera reprise à cause des transbordements et des dangers que peut présenter la traversée du lac Baïkal, qui ne présente pas moins d'une soixantaine de verstes. Pour l'instant, elle va s'effectuer au moyen de bacs (genre américain) construits par la maison Armstrong Mitchell and C^{ie} de Newcastle. Ces « ferry-boats » d'un jaugeage de 4,000 tonneaux, et actionnés par des machines pouvant développer 3,750 chevaux-vapeur, leur donnant une vitesse moyenne de 22 verstes 1/2 à l'heure, sont munis de deux hélices jumelles. Ils peuvent porter jusqu'à vingt-cinq wagons de dix tonnes. L'hiver, ils seront munis de brise-glace et dans le cas où la glace serait suffisamment solide, ils seraient remplacés par une voie ferrée établie temporairement, comme cela se pratique en Amérique sur le fleuve St-Laurent.

Aux grandes lignes que nous avons indiquées, il convient de joindre les tracés passant par la Mandchourie et aboutissant à Nikolskoe, à une centaine de verstes au Nord de Vladivostock. Il existe deux tracés de la station de Khaïlar à Nikolskoe, et il paraît probable que c'est celui qui est le plus au Sud qui sera vraisemblablement choisi. Les dépenses sur ce parcours encore considérable, puisqu'il se chiffre par centaines de verstes, sont évaluées à environ 50,000 roubles par verste. Cette concession en date du 27 août-8 septembre 1896 a été faite par la Chine à une Société russo-chinoise et pour une durée de 80 ans, au bout de laquelle la ligne reviendra à la Chine, à moins que cette dernière n'use à partir de la trente-sixième année d'exploitation de son droit de rachat.

Nous pourrions enfin mentionner les chemins de fer de l'Est de la Chine, concédés aussi à la Russie, comme celui qui se dirige sur Tien-Tsien et Pékin, en longeant le golfe du Petchili et le branchement qui desservira plus tard Port-Arthur et reliera au Transsibérien cette importante station navale russe en Extrême-Orient.

Ajoutons que le matériel roulant du Transsibérien est des plus confortables, c'est ainsi que les trains comportent des wagons-lits, des wagons-restaurants, des fumoirs, etc. Il y a quatre classes. Enfin il circule même sur la ligne un wagon-chapelle muni de ses cloches, de façon à permettre aux fidèles d'accomplir leurs dévotions. Desservie par un pope, c'est l'église ambulante à l'usage des voyageurs et surtout des travailleurs et des colons échelonnés sur l'interminable route...

Le confort est du reste nécessaire sur un pareil trajet, à la longueur duquel vient s'ajouter le peu de vitesse relative des trains. Récemment encore il fallait une dizaine de jours, paraît-il, pour gagner les bords du Baïkal. Cette marche s'accélérera par la suite, il faut bien l'espérer, et l'on ne mettra qu'une quinzaine de jours pour faire tout le parcours lorsque le long ruban de fer courra dans toute sa longueur.

Les gares sont naturellement éloignées les unes des autres, les centres habités étant assez disséminés, comme on le sait ; mais la Sibérie se peuplera par la suite, il n'y a pas à en douter.

Au 1^{er} janvier 1897, il existait plus de 3,000 verstes construites, dont 2,500 v. ouvertes à la circulation, mais les travaux ont marché et depuis le 5 octobre, les trains circulent jusqu'à Irkoutsk.

Présentement on peut aller jusque là, puis après le Baïkal gagner par voiture (ce qui demande plusieurs longues journées) le fleuve Amour, le descendre en bateau (un service bien organisé fonctionne l'été) jusqu'à la mer ou seulement jusqu'à Khabarovsk, qu'un tronçon ferré exploité relie à Vladivostok.

On annonçait que les travaux seraient terminés pour 1903, mais les Russes semblent vouloir faire passer en premier le nouveau tracé mandchourien avec bifurcation sur Port-Arthur ; aussi paraît-il probable que quelques années s'écouleront encore avant l'ouverture du chemin de fer général. Néanmoins, à l'heure actuelle, on peut faire de Paris plus de 8,000 kilomètres sans quitter les rails.

Il ne nous appartient pas ici d'étudier la question au point de vue du rendement et de savoir quel sera le sort de cette ligne ferrée au point de vue économique. Tout ce qu'on peut dire, c'est que le plus bel avenir lui semble réservé à cause de son voisinage de la Chine, si l'on songe que la Russie sera la seule grande nation moderne étant en relation directe avec le colossal Céleste-Empire aux innombrables habitants, dont les incalculables richesses sont loin d'être exploitées.

Quant à son importance stratégique militaire et politique, elle n'échappe à personne et elle porte ombre à l'insatiable ambition de l'Angleterre.

Enfin, terminons en disant que la Russie a toujours cherché à diminuer les prix de transport et est arrivée à être le pays où le trajet par chemin de fer est le meilleur marché ; c'est ainsi qu'il ne coûte pas beaucoup plus cher d'aller de Moscou à Irkoutsk que de Paris à Nice, et le premier trajet dépasse plusieurs milliers de kilomètres. Un Russe nous affirmait que l'on chercherait à établir des prix tels que le trajet total en troisième classe ne dépasserait pas trente-quatre roubles, c'est-à-dire une centaine de francs à peine ! Voilà certes du transport à bon marché ! Il ne nous reste plus qu'à souhaiter de pouvoir aller nous en rendre compte par nous-même.

EUGÈNE GALLOIS,

Membre des Sociétés de Géographie de Paris et de Lille.

LES EXCURSIONS DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LILLE EN 1898.

EXCURSION A HALLUIN.

12 Mai 1898.

Le 12 Mai, deux breaks bien attelés quittaient la place de la Gare à 8 heures du matin, emportant à Halluin une trentaine de nos collègues, dédaigneux de la voie ferrée.

La route en voiture est agréable et légèrement accidentée vers Roncq, d'où l'on découvre Linselles et Bousbecque.

Ayant à peine dépassé les dernières maisons de Roncq, nous voyons se dessiner le clocher, puis les nombreuses cheminées des usines de la ville d'Halluin.

Halluin compte 15.000 habitants, dont 12.000 employés par l'industrie du pays.

La fabrication de la toile à teindre, du coutil, du tissu d'ameublement et du linge de table y domine; ensuite ce sont les blanchisseries de fils, les fabriques de chaises, les filatures de lin, les fabriques de tissus de laine et de coton, les fabriques de caoutchouc, des fabriques de chromos et papiers peints et une fabrique de tuiles (appelée tuilerie de Pottelberg).

Notre première visite est pour cette tuilerie. Nous sommes reçus à l'entrée de l'usine par M. Watelet, directeur-administrateur-gérant qui, en quelques mots aimables, nous souhaite la bienvenue, puis se met à notre disposition. Nous avons commencé par la visite des magasins à terres et sables : on y trouve une terre très plastique et très ferme provenant du mont d'Halluin, on y mélange une quantité de sable pour l'amaigrir, et loin d'ajouter de l'eau, on dessèche les terres autant que possible.

La terre préparée ainsi passe dans les cylindres broyeurs, malaxeurs et étireuses et sort du dernier appareil en deux rubans de terres compactes et lisses, qui sont découpés à longueurs égales pour former des galettes à mettre dans les moules.

Ces galettes sont placées dans des moules à tuiles qui sont soumis à une très forte pression dans des presses construites spécialement pour l'usine. Les tuiles en sortent d'un fini et d'une beauté remarquables.

Nous traversons ensuite de vastes séchoirs qui contiennent plus d'un million de tuiles, elles y sont séchées lentement et rationnellement pour qu'elles ne se déforment pas; après un séjour de plusieurs semaines, elles sont introduites dans une salle à haute température où le produit atteint un degré complet de dessiccation.

Nous ne pouvons assez admirer la propreté et l'ordre qui règnent dans toutes ces salles, où tous ces produits sont transportés mécaniquement.

Nous terminons par la visite des fours à feu continu, divisés en cinquante compartiments.

L'usine est éclairée à l'électricité et est reliée au chemin de fer.

En visitant ce vaste établissement construit sur un terrain de 5 hectares et dont les bâtiments couvrent une surface de 12.000 mètres, on voit que rien n'a été épargné pour arriver à faire une usine modèle et certainement unique dans son genre.

Au sortir de l'usine, M. Watelet nous conduit à son habitation, dont M^{me} Watelet nous fait les honneurs avec la grâce exquise dont seules les femmes ont le secret. Mais le temps presse, et nous prenons congé, enchantés de la réception qui nous a été faite.

Nous continuons notre excursion par la visite de la fabrique de chaises de M. Van Heddeghem. Visite très intéressante. 150 ouvriers fabriquent 1.500 douzaines de chaises par semaine, soit des chaises cannées, soit des chaises empaillées.

Joignez à cela des berceaux et des lits d'enfants en tous genres, et vous vous ferez une idée de la variété des produits de cette industrie, où tout se fait mécaniquement, et c'est merveille de voir cette simplification du travail et ses heureux résultats. Ici encore nous avons été reçus avec une cordialité charmante.

Midi nous réunit autour de la table, à l'hôtel du Cerf : nous faisons honneur au repas et au dessert, mis en belle humeur, nous portons un toast aux dames, et nous nous remettons en route pour visiter l'usine de MM. A. Huet et C^e.

Ici c'est un tissage mécanique occupant 350 ouvriers. 250 métiers fabriquent 400 pièces de coutil, toiles à teindre et linge de table par semaine ; l'établissement est supérieurement monté.

Fort bien reçus par le Directeur, nous allons, de là, chez M. Loridant-Dupont.

Bien que ce soit encore un tissage mécanique, nous trouvons de la variété, car on s'y consacre exclusivement à la fabrication du linge de table. 280 métiers et 400 ouvriers arrivent à produire 425 pièces par semaine ; c'est l'établissement modèle dans son genre.

On nous traite en personnages d'importance : drapeaux partout, rien ne manquait.

De là nous nous rendons à la fabrique d'orgues et harmoniums de MM. Ch. Anneessens et fils, à Halluin.

A l'entrée des ateliers, nous sommes reçus par M. Anneessens père, qui nous accueille aussi très cordialement.

Le bruit occasionné par les machines et les 90 ouvriers travaillant chacun en sa spécialité, le bois, l'étain, le cuivre, est bien fait pour surprendre des profanes comme nous : on s'y habitue pourtant au bout d'un certain temps.

Nous remarquons à gauche, en entrant, d'immenses souffleries destinées à la cathédrale de Besançon ; plus loin, des spécialistes fabriquent les sommiers des buffets d'orgues ; les consoles des claviers captivent nos regards, entre autres une magnifique console à 3 claviers et pédale séparée, ayant une cinquantaine de registres, une vingtaine de pédales et touches de combinaisons et 40 à 50 boutons de combinaisons. Cette merveille est destinée à l'église St-Jacques de Lisieux.

On nous montre non loin de là une autre console moins avancée, destinée à l'église d'Estaires.

M. Anneessens nous explique le mécanisme ingénieux de ces pièces remarquables.

Nous voyons ensuite toute une série de moteurs, de machines-outils, des ouvriers fabriquent des tuyaux en bois, des claviers et pédaliers et puis les tuyaux en étain.

La fonte de l'étain ou plutôt le coulage des platines nous étonne par sa simpli-

cité et sa rapidité, et avec ces belles feuilles d'étain découpées par les uns, façonnées, arrondies et soudées par les autres, nous voyons ces tubes de formes variées venir ensuite s'ajuster sur des cônes et des piods, travail de précision remarquable.

La visite de l'établissement de MM. Anneessens et fils, qui est l'un des plus importants de ce genre en France, nous a intéressés beaucoup, et après avoir vu les pièces multiples qui forment l'ensemble d'un orgue, nous nous expliquons la cherté de cet instrument, dont la noblesse et la précision donnent tant d'éclat aux cérémonies religieuses.

Nous prenons congé de M. Anneessens en le remerciant mille fois pour l'obligeance qu'il a mise à nous donner toutes les explications possibles.

Nous terminons la série de nos visites par la fabrique de caoutchouc de M. Michel Jackson.

M. Michel avait avancé de 24 heures son retour de Paris pour nous recevoir. Je ne vous décrirai pas par le menu tout ce que nous avons vu, cela ayant été fait par un de nos collègues plus compétent que moi, il y a deux ans. Comme souvenir de notre visite, et par surcroît d'amabilité, ces Messieurs ont offert à chacun de nous une demi-douzaine de porte-plumes en caoutchouc fabriqués sous nos yeux.

A 5 h. 1/2 nous remontons en voiture pour rentrer à Lille. Nous revenons enchantés de cette excursion, utile pour beaucoup d'entre nous et agréable à tous, grâce à l'accueil gracieux que nos aimables hôtes nous avaient réservé.

Dirai-je que plusieurs industriels d'Halluin ont pris occasion de notre visite pour se faire inscrire en qualité de membres protecteurs de notre Société ? Oui, afin de prouver qu'à tous les points de vue nos amis d'Halluin ont droit à toute notre reconnaissance.

TH. VAN TROOSTENBERGHE.

SIX JOURS EN HOLLANDE

Excursion des 23, 24, 25, 26, 27 et 28 Juillet.

Directeur : M. LE D^r VERMERSCH.

Un célèbre prosateur du siècle dernier a écrit dans un de ses nombreux ouvrages : « Il est bien difficile en géographie, comme en morale, de connaître le monde sans sortir de chez soi. »

Aussi est-ce bien dans un but scientifique que se font la plupart des exodes de la Société de Géographie de Lille !

Le 12 Juin, un groupe d'excursionnistes visitait les dessèchements des Waeteringues et des Moères du Nord ; aujourd'hui, comme complément de cette excursion

sion d'une journée, nous avons l'intention de parcourir un pays, tristement célèbre par les désastreuses inondations du 1776, 1808 et 1825, et où l'homme met continuellement « un frein à la fureur des flots. »

« La nature, dit un poète hollandais, n'a rien fait pour nous ; elle nous a refusé ses dons. Tout ce que l'on voit dans notre pays est l'œuvre du travail et de l'énergie. »

Les Hollandais en Hollande, comme les Flamands dans le Nord de la France, ont déployé du courage et de la persévérance dans cette lutte perpétuelle contre l'élément liquide, tour à tour leur protecteur et leur ennemi : « Protector et Hostis », dit une ancienne médaille néerlandaise.

Honneur à ces modestes travailleurs, dont l'industrie incessante est parvenue à assécher, assainir des étendues considérables qui seraient aujourd'hui de dangereux foyers endémiques, au lieu des riches prairies ou pâturages qui vont se dérouler sous nos yeux.

Partis de Lille le samedi 23 Juillet, à 9 h. 52' du matin, nous nous dirigeons vers *Bruxelles*.

Inutile de dire que, durant ce trajet, la connaissance se fait, les sympathies se cimentent. La belle humeur, ce fidèle Achate de la Société de Géographie, envahit nos compartiments qui, à en juger, ne seront pas précisément, dans cette excursion, des antres de *Trophonius*. Nous pouvons donc carrément, avec de tels signes pathognomoniques, lancer le diagnostic : « Voyage gai. ».....

Arrivés à Bruxelles-Midi à 1 h 15', le tramway nous conduit, à travers les boulevards, à Bruxelles-Nord, où les voitures Paris-Amsterdam sont prises d'assaut. Les paniers de provisions sont apportés et à 2 h. 15' le train-express nous emporte vers *Amsterdam*. Le groupe dispersé mange cahin-caha ; à Anvers chacun se débarrasse de son encombrant panier.

Au delà de la gare d'*Esschen* (douane belge) nous franchissons la frontière et nous entrons en Hollande.

A *Rosendaal*, la douane hollandaise, peu rigoriste, montre le bout de son nez. Les voyageurs se contentent de montrer leurs.... valises. Après cet échange de bons procédés, nous quittons Rosendaal à 4 h. 15'.

Le train traverse une contrée assez monotone, d'abord boisée de pins, ensuite coupée de vastes prairies, animées par des troupeaux de vaches à la robe bigarrée.

Après la station de *Waluwe*, on ne tarde pas à atteindre le fameux pont de *Moerdijk*, qui allonge sa svelte armature entre les eaux de la Meuse et le ciel estompé d'une teinte azurée.

Ce gigantesque viaduc a 1,500 mètres de longueur et 14 arches aboutissant à deux tabliers tournants de 16 mètres de long, permettant ainsi le passage aux bâtiments du plus fort tonnage. Il peut justement figurer au nombre des importants travaux d'art les plus remarquables de l'Europe.

En traversant ce pont de fer, il est pénible de songer, qu'à droite et dans les profondeurs de l'abîme, dorment sous les flots 72 villages inondés et près de 100,000 habitants engloutis dans la funèbre nuit du 18 Novembre 1421. Saluons avec respect la mémoire de ces braves inscrits sur le martyrologe des annales du pays !

Étrange retour des choses d'ici-bas : dans quelques jours, ces eaux du Moerdijk, qui servent de tombeau à tant de victimes, seront le théâtre glorieux et inoposant de toutes les forces navales du pays, assemblées devant la jeune reine Wilhelmine ; et les bruits du canon feront tressaillir dans leur linceul les mânes oubliés de toutes ces générations.....

A 4 h. 56' arrêt de quelques minutes à *Dordrecht*. Au départ on longe à droite

la ville et on franchit sur un pont de fer à six piles la Meuse, dont les rives sont encadrées de pittoresques moulins à vent.

« Ce n'est pas l'affreux moulin de Montmartre, laid, bête, et resté brutal, malgré les efforts de Hoguet pour le poétiser ; c'est le moulin coquet, vivant, joyeux, gracieux, indépendant, auquel le vent vient naturellement de tous côtés et qui n'a pas besoin de se jucher sur les montagnes pour attraper, au hasard, le pauvre souffle d'un zéphir phthisique ; c'est le moulin rond ou octogone comme une tourelle du Moyen-Age, c'est le moulin infatigable dont la toile est toujours gonflée, la meule toujours en mouvement et le tic-tac toujours babillard. »

Laissons les moulins agiter avec des gestes fébriles leurs larges élytres dentelés et poursuivons notre voyage.

Le pays que nous traversons offre peu d'intérêt. Ici, pas de montagnes, dont l'aspect imposant et écrasant à la fois arrache aux voyageurs étonnés des cris d'enthousiasme et d'admiration ; cependant, le regard ne cesse pas de contempler la campagne si bello, dans son cadre uniforme de riches pâturages, où paissent tranquillement de superbes troupeaux. C'est toujours le même paysage qui, pourtant, a un charme particulier et singulièrement intéressant.

Bientôt la voie ferrée traverse l'île de *Norder-Eiland*, formée par un grand repli de la Meuse et un magnifique pont de fer reposant sur neuf piles, puis un remarquable viaduc plongeant indiscrètement jusqu'au cœur des maisons.

Nous arrivons à *Rotterdam* (station de la Bourse) à 5 h. 19', heureux de nous rafraîchir au buffet de la gare.

A 5 h. 30' nous quittons Rotterdam dont nous apercevons à gauche le jardin zoologique et nous brûlons successivement *Schiedam*, où se distille la fameuse liqueur à tuer... le ver, *Delft*, célèbre autrefois pour ses faïenceries et qui nous rappelle l'assassinat de Guillaume-le-Taciturne, *Rijswijk*, avec son classique souvenir du traité de paix en 1697. Dans sa nécropole reposent les restes de Tollens, poète patriote hollandais, dont la statue se trouve dans le parc de Rotterdam.

A 5 h. 55' nouvel arrêt à *La Haye*, que nous visiterons à notre retour.

Vers 6 heures nous repartons, et bientôt apparaît la silhouette de *Leyde*, si florissante autrefois et justement célèbre par son Université, qui a compté au nombre de ses professeurs les hommes les plus savants. Les noms de Boerhaave et de Tronchin nous viennent à la mémoire. Le premier occupa la chaire de botanique et de médecine. Sa réputation était universelle, témoin la lettre qu'il reçut d'un fonctionnaire chinois avec cette adresse si connue : « M. Boerhaave, médecin en Europe ». Le second ne s'est pas seulement fait un nom par sa « marmelade », mais bien par le succès de l'inoculation de la petite vérole pratiquée sur son fils à Amsterdam en 1748, où il remplissait alors la charge d'Inspecteur du Collège des Médecins.

Actuellement, la Faculté de Médecine et la Faculté des Sciences soutiennent leur antique réputation et sont en pleine prospérité.

Notre programme ne comporte pas la visite de la patrie de Rembrandt. Nous passons et faisons un dernier arrêt à *Haarlem*, que domine la grande église avec son toit élevé et son clocher terminé par une couronne ajourée. C'est dans ces parages que, de 1848 à 1851, on a desséché le lac de Haarlem et rendu ainsi 18,000 hectares de terre à la culture.

A 6 h. 42' le train s'ébranle de nouveau et dévore l'espace en crachant ses derniers jets de vapeur panachée. Pour notre locomotive, c'est le chant du cygne ; pour les excursionnistes, c'est le vif de soulagement après neuf heures de chemin de fer.

Déjà les sempiternels moulins à vent avec leurs balcons circulaires semblent

nous tendre les bras. Placés comme des sentinelles avancées, ils annoncent aux voyageurs le voisinage de la capitale de la Hollande.

Enfin à 7 h. 04' nous débarquons frais et dispos à *Amsterdam*. M. le Consul général de France, averti de notre arrivée par notre très aimable collègue M. Ledieu, Consul des Pays-Bas à Lille, avait envoyé à la gare son courrier d'ambassade. Cette marque de déférence à l'égard des membres de la Société de Géographie nous a vivement flattés.

Les valises sont remises à un commissionnaire; et, la canne à la main et le parapluie déployé, nous préférons après un si long trajet, gagner notre hôtel sur la haquenée des cordeliers. C'est, du reste, un exercice salutaire pour nos jambes en fourmillement. Cette promenade pédestre, malheureusement un peu trop arrosée, sert d'orientation et nous fait découvrir bientôt la place du Dam, point de rayonnement vers les principaux quartiers de la ville. A deux pas se trouve la rue la plus animée d'Amsterdam, la *Kalverstraat*, où se trouve l'Hôtel-Neuf, désigné pour nous héberger.

Le premier repas de l'excursion est assaisonné de sel gaulois; nous en possédons une mine inépuisable en la personne du désopilant M. P., dont la gaieté communicative ne nous a pas quittés pendant tout le voyage. N'est-ce pas lui qui découvre chez Martin (le portier de l'hôtel), des qualités extraordinaires de madré cicérone? Aussi l'attache-t-il à ses pas pour la soirée!

C'est donc sous l'égide de « Martin », que nous faisons, après le dîner, une promenade dans la capitale et que nous visitons le Panopticum et le fameux café Krasnapolski, un des plus grands de l'Europe, absolument féerique avec ses glaces décorées de fleurs et ses lustres électriques.

Bientôt le fils de la Nuit réclame ses droits. Les excursionnistes, cédant à ses instances, se dirigent docilement vers l'Hôtel-Neuf et font connaissance avec le petit lit hollandais.

Dimanche 24 Juillet. — BROEK. — MONNIKENDAM. — ILE DE MARKEN. — Les rayons d'un gai soleil matinal jettent leurs flèches d'or dans nos chambrettes. Nous sommes heureux de cette visite qui nous fait augurer une journée splendide.

Le départ ayant lieu à 10 heures, le temps nécessaire est accordé pour l'assistance à la messe et pour le plantureux déjeuner.

Nous ne pouvons passer sous silence ces déjeuners du matin, dont le menu est aussi varié qu'abondant. Des pyramides de fruits s'élèvent à côté d'appétissantes tranches de veau, de saucisson; et les gâteaux secs font bon ménage avec les confitures peut-être exotiques. Ajoutez à cela tout le raffinement des hors-d'œuvre,

les bols réclamant le café au lait ou le chocolat, vous n'aurez qu'une faible idée de ce qui s'étale sur une table à 8 heures du matin. Et dire que le Hollandais use sobrement de tout cela! Question d'assimilation.... Quant à nous, cette macédoine effarouche nos estomacs, habitués à la modeste tasse de café au lait, et nous avons garde de nous laisser tenter par ce paradis terrestre.

Nous quittons l'hôtel à 9 h. 1/2 pour le quai Ruyter, derrière la gare centrale. C'est de là que partent les vapeurs qui, en tous sens, sillonnent le Zuyderzée.

Nous nous embarquons sur l'*Eiland-Marken*, très confortable yacht, spécialement agencé pour les touristes, avec restaurant à bord. A 10 h. 15', le blanc remorqueur quitte le quai; laissant à gauche le Tolhuis, il s'engage dans le Nord-Hollandsche-Kanaal qui traverse toute la Hollande septentrionale jusqu'au Helder. Par ci, par là, un moulin, une maisonnette rustique ou un bateau s'avancant lentement embellissent et animent le paysage si tranquille et si riant: partout un



Bateau
pour l'excursion à l'île de Marken.



Maison rustique
sur les rives du Grand Canal
de Nord-Hollande.



Insulaires de Marken à Monnikendam.



Le Binnenhof à La Haye.



Le Vivier à La Haye.



Une arche du Pont sur la Meuse
à Rotterdam.

immense horizon dont les lignes lointaines se confondent avec la voûte du ciel qui n'a rien de hollandais pour le moment.

Au delà de *Bruiksloot*, le bateau fait un crochet et prend une rivière affluente dont les eaux arrosent *Broek* et plus loin *Monnikendam* ; c'est dans ce premier village qu'il fait une première escale.

Profitons-en pour rendre visite à ce bourg, dont la réputation de propreté poussée à l'excès est légendaire. Les rues très étroites sont pavées en briques, entretenues comme un carrelage de vestibule. Les maisons, de vrais joujoux de Nuremberg, se mirent l'une dans l'autre. Et la fromagerie modèle !... Le propriétaire en fait les honneurs avec beaucoup de courtoisie. Il nous explique la fabrication de ses fromages sphériques teints en rouge, et nous introduit dans son étable — nous allions dire dans son salon — vrai luxe de propreté, luxe factice sans doute fait pour émerveiller les visiteurs, un véritable décor d'opéra-comique....

Nous devenons un peu saint Thomas quand on nous parle des précautions prises à l'égard des vaches dans l'étable. Ne pousse-t-on pas la *propre* attention jusqu'à tenir l'appendice caudal relevé et attaché à un clou fixé au plafond, pour éviter qu'elles ne salissent leur robe lustrée. *Proh pudor* !...

Notre impression, après la courte promenade dans *Broek*, est que ce petit pays s'est montré fort malin ; nous pouvons répéter ce que M. Durand a écrit dans son livre : « Ailleurs on jouit de la propreté pour soi-même. *Broek* en a fait un objet d'exploitation ; il l'a mise en valeur. La réputation est un Pactole. »

Les touristes délaieront peut-être un jour *Broek*, et alors, *sic transit gloria mundi*.

La sirène de l'*Eiland-Marken* appelle les voyageurs et nous filons jusqu'à *Monnikendam*. Un essaim d'enfants, qui va sans cesse grandissant, suit les rives en chantant les airs du pays. Ils accompagnent ainsi le bateau, stimulés par les cents que nous leur jetons à la gribouillette et nullement découragés par leurs multiples culbutes.

Monnikendam est une petite ville assez originale, d'une propreté moins préparée que *Broek* et qui fait un commerce important d'anchois, de fromages et de harengs.

Rien de particulier à signaler. La grande église, vaste édifice gothique, date du XV^e siècle. L'hôtel de ville est une intéressante construction avec un pignon rocaille très curieux.

Près de l'église un groupe d'insulaires de *Marken*, en costume du pays, débouche dans la principale rue. Notre sympathique collègue, M. F., braque immédiatement son objectif et avec succès. Il peut s'en louer, car les indigènes ont horreur de l'appareil photographique, auquel ils vont opposer, tout à l'heure, dans l'île de *Marken*, la plus insurmontable résistance.

Nous regagnons le bateau. Une surprise agréable nous y attend : la table est dressée sur le pont, à la proue de notre remorqueur, qui entre gracieusement dans le *Zuyderzée*. Nous voilà en pleine mer ! Personne de nous ne perd la notion de l'équilibre ; les eaux sont si calmes. Aussi nos estomacs en détresse peuvent-ils satisfaire l'appétit bien aiguisé par l'air salin et nous faisons honneur au repas servi à bord.

Pendant ce temps, notre navire sille bien ; il est ici dans son élément.

On ne tarde pas à apercevoir dans le lointain une bande noire et une forêt de mâts ; c'est l'île de *Marken* avec ses bateaux de pêche alignés dans le petit port. Le coup d'œil est imposant ; à mesure que l'on approche, il devient curieux et tout à fait original.

A 1 h. 30' on accoste l'île. A peine avons-nous mis le pied à terre que nous

sommes assaillis par des enfants qui nous tendent la main et réclament non des cents mais des gulden. Ils sont admirablement dressés à ce genre d'exercice.

Marken est un flot plat, élevé d'un mètre au-dessus de l'eau. La moitié de l'île se trouve ainsi inondée en hiver et c'est en barque que les habitants communiquent les uns avec les autres.

La population est de 1,300 âmes. Pas de malthusianisme ici, car les enfants fourmillent devant les habitations. Les maisons ou plutôt les cabanes sont faites en planches peintes ou goudronnées ; et sous le chaume il n'est pas rare de rencontrer 10 à 12 enfants.

Tous les hommes de Marken sont pêcheurs, tous habitués à prendre la mer le lundi pour ne rentrer que le samedi dans la nuit. Autrefois ils prenaient une part considérable à la grande pêche ; actuellement ils y ont à peu près renoncé. Ils sont très sobres et leur tempérance est une raison de longévité. Par contre, ils sont fervents disciples de Nicot ; il n'est pas rare de voir un petit bambin de 6 à 8 ans fumer un grand cigare.

Nos pérégrinations dans l'île sont excessivement intéressantes. Très curieux l'intérieur d'une cabane : pauvre mobilier, lits dans les armoires, petites couchettes pour les enfants, quelques sièges de bois ou de paille, des porcelaines communes aux couleurs criardes et les couverts d'étain accrochés à la muraille.

Le dimanche, l'île de Marken est pleine de visiteurs. Bonne journée pour les habitants ! Les mioches font tapisserie devant la maison et les mères Gigogne sont fières d'étaler ainsi leurs bijoux, qui, dès la plus tendre enfance, arborent le costume du pays. Les dames de l'excursion distribuent à foison des bonbons et du chocolat ; mais combien, en gens pratiques, ils préfèrent le gulden !

Le costume des insulaires est uniforme. Les hommes portent des vestes de drap noir et des culottes courtes. Une toute petite casquette remplace le chapeau cylindrique qui tend à disparaître. Pas de barbe au menton. La physionomie est généralement douce et sympathique.

L'accoutrement des femmes est très pittoresque ; il est peut-être même un peu oriental. Sur la tête un bonnet d'indienne, laissant apercevoir les cheveux blonds, coupés court sur le front, — à la chien, — d'où s'échappent sur les côtés deux longues boucles en tire-bouchon. Puis un corsage multicolore ; des bras brunis par le hâle de la mer et la jupe à bandes diaprées où domine le rouge. Enfin aux pieds des sabots peinturés.

Soyez donc surpris maintenant que, le dimanche, des nuées de photographes arpentent l'île et que les insulaires deviennent récalcitrants. Notre excellent ami, M. F., a dû souvent fouiller à l'escarcelle et faire miroiter ses pièces blanches.

Enchantés de notre promenade, nous prenons place sur le bateau, qui, sans escale, nous ramène à Amsterdam à 4 heures et demie.

Cette course sur le Zuyderzée est peut-être la dernière pour la Société de Géographie, car il est fortement question de dessécher ce grand golfe.

Nous employons les quelques heures qui nous séparent du dîner, à visiter le jardin zoologique (*Natura artis magistra*). Le jardin n'est pas très grand, mais il est bien aménagé et peuplé d'animaux superbes. La ménagerie y présente un intérêt particulier à cause de la faune spéciale des colonies hollandaises. L'aquarium est très vaste ; il a coûté près d'un million.

Vers 7 heures nous nous trouvons dans la Kalverstraat, véritable cohue, remarquablement calme. Un groupe de belles jeunes filles se mêle à la foule : ce sont les orphelines de la ville, originales dans leur costume de drap noir et rouge, leur guimpe de mousseline, et leur casque de métal se moulant sur la tête.

Après le dîner, « Martin » reprend ses fonctions de décurion ; la soirée se passe ainsi très agréablement.

Lundi 25 Juillet. — AMSTERDAM. — Le temps est à souhait pour la visite de la ville. De magnifiques landaus sont postés devant l'hôtel, et vers 8 heures nous partons de la place du Dam, le Trafalgar-Square de Londres.

Amsterdam est une singulière ville ; il y a autant d'eau que de terre ; et, au milieu de cet amalgame de ponts, de bassins, de places, de rues et de quais, on découvre une grande régularité. Malheureusement les canaux qui la traversent sont boueux et insalubres. Malgré les progrès de l'hygiène, malgré l'exquise propreté des habitants, la mortalité est assez élevée, les fièvres intermittentes causant beaucoup de décès.

Nous commençons notre promenade par la visite des quais d'Amsterdam, protégés par deux immenses digues que défendent des écluses colossales.

Le golfe de l'Y est assez intéressant à cause des bateaux à vapeur et des embarcations qui le sillonnent dans toutes les directions. Viennent ensuite les bassins (quelques-uns ont 40 hectares de superficie), en face desquels se trouvent les magasins de la marine royale et les chantiers de l'État. Ces bassins enfermés par les deux digues peuvent contenir un millier de navires de fort tonnage.

Le Prins-Hendrik-Rade (quai du prince Henri) présente un coup d'œil pittoresque par ses vieilles maisons à pignons ; nous passons devant la maison de Ruyter, sur laquelle se détache en relief le portrait du célèbre amiral.

A peine sortis de cette filière de ponts et de canaux, nous constatons que les rues se rétrécissent, que la population devient plus dense et que les enfants grouillent entre les pavés. Le nez ethnographique annonce que nous sommes dans le quartier juif. A l'approche des landaus, toute la race sémitique, au seuil des taudis, nous dévisage avec des yeux de basilic. C'est un dédale de ruelles, encombrées de débris, où l'air circule mal.

Il est extraordinaire, paraît-il, pour des étrangers, de ne pas essayer une avalanche de trognons de choux ou de ronds de carotte. Singulière bataille de fleurs ! Nos regards ont-ils hypnotisé leurs bras ? Toujours est-il que pas un *confetti* n'est venu nous effleurer.

Nos voitures courent ensuite le long des quais bordés d'arbres verdoyants, de riches habitations, et nous sommes dans le « Plantage », lieu de promenade favori des Amsterdamois.

Dans le Midden-Laan se trouve le Panorama que nous visitons. Rien d'attrayant. La toile représente une expédition hollandaise au Pôle Nord. Une autre toile « Le Sahara » ne mérite même pas qu'on la signale.

Sans nous y arrêter, nous contemplons, sur le Frederieks-Pleen, le Palais de l'Industrie, vaste édifice en verre et en fer, surmonté d'une coupole, et nous approchons du riche quartier d'Amstol, rival du Dam. Nous admirons, en passant, le pont monumental qui s'ouvre sur la rue Sarphati et nous gagnons le quartier neuf. Nos équipages traversent les allées sablées du Vondels-Park, et, pressés par l'heure, on nous conduit au Musée Royal, où nous trouvons M. J.-B. Lanten, courrier d'ambassade, attaché au Consulat général de France.

Avant de parcourir les salles du grand musée de peinture, il est de notre devoir d'adresser à notre distingué collègue, M. Leduc, Consul des Pays-Bas à Lille, nos sincères remerciements et de lui exprimer toute notre gratitude. Grâce à lui, les portes du Musée nous sont ouvertes et son obligeante recommandation auprès de M. le Consul général de France nous a été précieuse, car notre visite, par exception, n'a pas lieu au jour réglementaire.

La place nous manque et surtout la compétence nous fait défaut pour analyser les chefs-d'œuvre de l'école hollandaise. Nous avons bien garde de nous aventurer dans les plates-bandes de la sévère critique. Parmi nos aimables lecteurs, il y a

des Appelle qui pourraient nous lancer ces paroles : « *Ne, sutor, ultra crepidam.* »

Cependant, il est impossible de contenir son admiration et de se taire devant ce sanctuaire de la peinture nationale.

Le Musée, en style Renaissance hollandaise pure, est le plus beau monument d'Amsterdam. Les escaliers sont larges, les salles sont spacieuses et élevées. Nous sommes les seuls visiteurs ; aussi pouvons-nous circuler à l'aise.

Après avoir fait connaissance avec les Terburg, les Gérard Dow, les Nicolas Maes, les Ruysdaël, les Steen, les Franz Hals, les Paul Potter, nos regards sont attirés vers « La Ronde de Nuit », le plus grand tableau connu de Rembrandt. Plus on le regarde, plus il s'illumine. Et pourtant cette peinture n'a pas été à l'abri de la censure ! Elle est surtout extraordinaire par les qualités saillantes et originales de l'exécution.

Dans la même salle une toile de Van der Helst partage la curiosité publique, le « Banquet de la garde civique d'Amsterdam » (hauteur 2 m. 30, largeur 5 m. 40, figures de grandeur naturelle). C'est une série de portraits très exactement étudiés et d'une consciencieuse exactitude. Malgré l'importance donnée aux accessoires, Van der Helst a été inimitable dans le caractère des têtes et des mains, à ce point qu'un auteur hollandais a pu dire « Si l'on prenait toutes les mains de ce tableau et qu'on les jetât pêle-mêle, on pourrait les rapporter toutes aux personnes à qui elles appartiennent ». Cette toile est le chef-d'œuvre de Van der Helst.

Cherchons dans une autre salle une maîtresse toile de Rembrandt « Les Syndics de la corporation des drapiers d'Amsterdam ». Ce tableau est une des œuvres les plus parfaites de l'école hollandaise. Ces cinq personnages, enveloppés de lumière, discutant avec une assemblée qu'on devine, se détachent, de la table du Conseil, vivants et animés. C'est merveilleux de tonalité.

Dans les peintures hollandaises, le sentiment et l'amour de la couleur se manifestent avec une extrême intensité. Longtemps on en a cherché la raison. Où donc les peintres puisaient-ils leur inspiration avec un climat obscur, un ciel grisâtre aux nuances fondues ? Et alors Edgar Quinet fut amené à supposer que « la lumière dont s'éclaircissent les toiles des maîtres hollandais avait été rapportée d'au delà des mers ; rayon de soleil importé de Java avec des oiseaux rares et des étoffes éclatantes.

Cette visite trop courte au Musée national laissera un inouable souvenir chez les excursionnistes.

Nous tenons, à la sortie du Musée, à présenter nos hommages à M. le Consul général de France. M. le Vice-Consul, le vicomte de Baroncelli de Javon, en l'absence de M. le Consul général, nous reçoit très cordialement.

M. le Courrier d'ambassade, notre aimable cicerone, veut bien, sur notre invitation, partager notre dernier repas à Amsterdam. Au champagne, nous prions notre hôte d'être l'interprète auprès de M. le Consul, pour adresser les remerciements des membres de la Société de Géographie de Lille, et nous levons nos verres en son honneur et à notre chère patrie.

La visite du Palais Royal, situé à deux pas de notre hôtel, n'a pu avoir lieu. Le Directeur venait de recevoir l'ordre supérieur de ne laisser entrer personne, à cause de l'arrivée incognito de la famille royale. Sur son conseil, nous nous attablons à la terrasse d'un café ; quelques instants après, trois voitures s'arrêtaient à la porte principale du Palais Royal et retournaient vides dans la même direction. Nous nous précipitons en gens curieux et assistons ainsi à la descente de voiture. La jeune reine Wilhelmine n'est pas dans le groupe. Elle se réserve sans doute l'époque de la majorité et du couronnement pour faire voir à son peuple sa gracieuse figure.



La Porte des Prisons (Gevangen Poort)
à La Haye.



Un Canal à Rotterdam.



Pont sur la Meuse
avec son tablier tournant.



Pont sur la Meuse
réservé aux piétons et aux voitures
(vue de face).



Un des Quais de Rotterdam.



Statue d'Érasme à Rotterdam.



La Nieuwe-Kerk est également fermée au public, à cause des préparatifs pour la cérémonie solennelle du couronnement.

Nous faisons alors nos adieux à la capitale de la Hollande et nous partons pour *La Haye* à 3 h. 46'.

Les voitures nous amènent immédiatement à l'Hôtel Central, où nous prenons possession de nos chambres.

Sans perdre de temps, nous nous dirigeons vers la place du Plein, près de l'hôtel ; et c'est en tramway découvert, par un temps superbe, que nous nous rendons à *Scheveningue*.

La route de La Haye à cette plage est délicieuse ; elle forme une triple avenue plantée d'arbres qui n'y laissent pas pénétrer le moindre rayon de soleil. A gauche, de coquettes villas échelonnées le long des chemins ; à droite, le parc de *Scheveningue* avec ses ormes séculaires et ses sapins mélancoliques. Le tramway traverse la rue principale et conduit les voyageurs jusqu'au Kurhauss.

Scheveningue est un port de pêcheurs, très fréquenté pendant la saison balnéaire, surtout par les Hongrois.

La digue rappelle celle d'Ostende et de Blanckenberghe. Son Kursaal est vaste et peut contenir 3,000 personnes, avec une magnifique terrasse donnant sur la mer.

Notre couvert est mis au Kurhauss, dans la galerie du restaurant, en face de la mer ; et nous sommes tout surpris de voir, sur la table somptueusement dressée, un gâteau avec ces caractères : « Honneur à la Société de Géographie de Lille ». Décidément on est plein d'égards pour nous.

Notre soirée se passe à la débâdade. Les amateurs de belle musique se délassent dans les fauteuils du Kursaal, pour savourer les morceaux de Wagner, de Weber et de Strauss exécutés par l'orchestre philharmonique de Berlin, le plus renommé de l'Allemagne. Les amoureux de la mer hument l'air pur et salin, en se promenant sur la digue noire de monde. Après le feu d'artifice, tiré sur la plage devant le Kurhauss, chacun retourne à La Haye par le tramway à l'Hôtel Central.

Mardi 26 Juillet. — LA HAYE. — Comme à Amsterdam, les landaus viennent nous chercher à l'hôtel vers 8 heures, et immédiatement nous commençons la visite de ce « Washington de la Hollande ».

La Haye, résidence de la Cour et du Parlement, est la moins hollandaise des villes de Hollande. Elle ne doit pas à sa situation géographique sa population et son importance. Son aspect est coquet, séduisant. Les canaux ne traversent pas la ville comme à Amsterdam, et sont éloignés des beaux quartiers. Partout de grandes avenues plantées d'arbres, un peu trop larges pour la fréquentation ; les rues sont régulières et les maisons bien construites.

Le Plein à La Haye, comme le Dam à Amsterdam, est un excellent point de départ pour visiter La Haye. Sur le Plein s'élèvent les Ministères des Colonies, de la Guerre, de la Justice, d'architecture correcte et froide. Au milieu du Plein se dresse la statue de Guillaume-le-Taciturne, avec cette inscription : « A Guillaume I^{er}, prince d'Orange, père de la patrie. Le peuple reconnaissant, 1848 ».

Nous parcourons ensuite les quartiers neufs, le centre de l'aristocratie. A cette heure matinale tout dort. Les rues sont désertes et les jalousies des maisons sont encore baissées.

Le Willemspark, avec ses habitations entourées de jardins, est traversé par deux larges rues : l'Alexandre-Straat et la Sophia-Laan qui débouchent sur la place. Au centre se dresse le monument national commémoratif de la restauration monarchique de Hollande en 1813. On lit sur les faces du socle : « Puisque Dieu est

pour nous, qui sera contre nous ? — Que l'homme ne sépare pas ce que Dieu a uni. — Le juste sera éternellement présent à sa pensée ».

Nous continuons notre promenade, toujours à l'ombre des grands arbres que l'on rencontre partout. Le hasard veut que nous passions à côté d'un champ de manœuvres de cavalerie ; pendant quelques instants nous assistons aux exercices de cavalerie de l'armée hollandaise. Les tirades de commandement du chef viennent à nos oreilles, semblables à un roulement de tambour.

Plus loin nos landaus, au détour d'une rue, se trouvent mêlés aux équipages royaux attelés à quatre chevaux, se rendant au Palais Royal chercher LL. MM. les deux Reines. Ce sont de petits incidents de voyage que l'on aime à se rappeler.

Nous arrivons près du Palais Royal, d'une grande simplicité. Devant le palais s'élève la belle statue équestre de Guillaume-le-Taciturne ; derrière le palais, le jardin de la Princesse et la Prinsestraat, qui met en communication les anciens quartiers avec les nouveaux. Ici l'animation renaît et nous sommes dans la partie commerçante de La Haye.

Nous visitons successivement la Grande Église et l'Hôtel de Ville.

La Grande Église (*Groote-Kerk*) est un édifice gothique du XIV^e siècle. Elle renferme quelques monuments funéraires, entre autres celui de l'amiral, baron van Wassenacr, dont le navire sauta dans un combat naval contre les Anglais (1665).

L'Hôtel de Ville n'a rien de remarquable. Sur le devant on lit plusieurs devises : « *Ne, Jupiter, quidem omnibus* », (Jupiter lui-même ne saurait contenter tout le monde). « *Vigilate, Deo confidentes* » (Veillez et ayez confiance en Dieu), etc., etc.

Nous remontons en voiture et entrons dans le Buitenhof par la porte des prisons (*gevangen-poort*), ancienne prison pour les détenus politiques. Ce lugubre bâtiment est composé de cachots. Notre gai compagnon, M. P., veut s'assurer si les lourdes portes fonctionnent encore bien et, par mégarde, enferme une dame de l'excursion qui demande du secours et s'écrie : « Sésame, ouvre-toi »..... C'est dans cette prison que les deux frères Jean et Corneille de Witt furent incarcérés, torturés, puis lâchement assassinés par le peuple.

Les voitures nous conduisent ensuite au *Binnenhof* (cour intérieure). C'est un ensemble de vastes bâtiments occupés aujourd'hui par les deux Chambres des Représentants. Nous pénétrons d'abord dans la salle des États-Généraux ; là, devant le trône de la Reine, un groupe d'écoliers en excursion entonne le chant national. Nous sommes tous frappés de cette patriotique intention. La seconde chambre est le Sénat avec une dépendance, la salle de Trèves, où de beaux plafonds et de remarquables sculptures attirent l'attention. De cette salle, on a un beau coup d'œil sur le « Vivier », lac en miniature, entouré de fraîche verdure et sur lequel se balancent gracieusement des cygnes blancs.

Si La Haye est pauvre en beaux édifices, elle a ses musées et ses collections. La lettre aimable de M. Ledieu nous fait visiter en détail la Bibliothèque royale, renfermant plus de 200,000 volumes et des manuscrits précieux. Cette collection a vivement intéressé M. L., bibliophile éclairé, qui nous fait partager ses impressions. Le cabinet de médailles, de monnaies et de camées mérite aussi l'attention du visiteur.

Il faut pourtant nous arracher à ces riches curiosités. L'heure avance, et, malgré l'arrivée des pompiers et de la pompe à vapeur mise en manœuvre sous nos yeux pour un incendie dans le quartier, nous nous rendons tranquillement à l'hôtel pour déjeuner vers midi.

Après notre repas, le Musée royal, installé au Mauretshuis, nous attire. Dans la grande salle du rez de chaussée se trouvent les œuvres des peintres flamands ; au premier étage sont rassemblés les tableaux de l'école hollandaise.

Sans nous arrêter, pardon de l'expression, aux bagatelles de la porte, nous allons directement aux deux œuvres capitales de la collection, les deux toiles les plus célèbres du Musée de La Haye : le « Taureau » de Potter, et la « Leçon d'anatomie » de Rembrandt, devant lesquelles les étrangers restent en extase.

Dans la première, la beauté réside dans l'expression de la tête du taureau, dont l'œil paraît se teinter et le mugissement semble bien près de naître. Le peintre avait 22 ans quand il brossa ce tableau. Et dire que Paul Potter, recherchant en mariage la fille d'un architecte d'Amsterdam, fut éconduit du beau-père, par la raison qu'il n'était qu'un vulgaire peintre d'animaux....

La seconde toile est la peinture la plus célèbre de Rembrandt. Le sujet de la leçon est un cadavre étendu sur une table d'amphithéâtre, et dont le bras gauche est en partie disséqué. Cette composition est des plus claires, des plus faciles à suivre. La physionomie des 7 docteurs écoutant la leçon du professeur est très intéressante à étudier.

Il est 4 heures. Les portes du Musée se ferment. Reste la promenade du Bois, le plus bel ornement de La Haye ; nous la faisons en voiture découverte.

Le Bois de La Haye est moins accidenté, moins pittoresque que notre Bois de Boulogne ; mais il l'éclipse par les magnifiques et nombreux arbres plantés dans son enceinte. En ce moment il est désert et mélancolique ; au printemps, quand il est dans toute sa splendeur, la belle société de la ville le parcourt en brillant équipage.

A l'extrémité du parc s'élève la Maison du Bois, château construit par la veuve du prince d'Orange en 1647. Elle sert aujourd'hui de maison de plaisance à S. M. la Reine.

Nos voitures nous ramènent à l'hôtel et, après un excellent repas, nous quittons La Haye à 7 h. 19' pour arriver à Rotterdam à 7 h. 50,

L'excursion en Hollande en 1892, sous la direction de MM. Godin et d'Halluin, a conservé un très bon souvenir de l'excellent accueil de M. Landry, propriétaire de l'Hôtel de France. Aussi choisissons-nous l'Hôtel de France pour notre logement.

La soirée étant libre, M. P., toujours gai et clairvoyant, reconnaît dans le portier de l'hôtel l'*alter ego* de Martin d'Amsterdam, et, en voyageurs résistants, nous visitons le soir Rotterdam avec lui.

On raconte que Bismark, dans un voyage en Hollande, écrivait à sa femme que Rotterdam était une étrange ville, qu'il y voyait, la nuit, des fantômes sur les toits. Cette remarque du chancelier de fer doit-elle nous surprendre, quand son cerveau, hanté par tant de spectres, en imaginait partout !

Nous, excursionnistes, nous ne laissons pas planer nos esprits dans les sphères élevées. La vie mouvementée de Rotterdam, ses beaux magasins, son viaduc traversant les principaux quartiers, absorbent tous nos regards et excitent notre curiosité. Aussi nous n'avons guère le loisir, ni le courage, une fois dans nos chambres, de rêver sur un balcon à la belle étoile et de regarder.... les fantômes de Bismark sur les toits. Notre lit hollandais nous tend ses petits bras. Profitons-en.

Mercredi 27 Juillet. — ROTTERDAM. — Belle journée, s'annonçant sous les plus riantes apparences. Les landaus sont alignés devant l'hôtel et à 8 heures, nous nous mettons en route.

Quel contraste avec La Haye à cette heure matinale ! Une agitation fébrile — du sang commercial — circule dans les veines de cette cité et surtout vers le quai des Boompjes. Il est difficile d'imaginer un tableau plus captivant que celui qu'offrent à cet endroit la Meuse et les bassins de Rotterdam. Les vapeurs, les voiliers, les

caboteurs fourmillent à côté de la flotte des imposants transatlantiques ; partout un rideau de mâts, de gréements et de cordages barrant majestueusement le ciel ; mais ce qui frappe surtout le touriste, ce sont les deux ponts, sur la Meuse, d'une seule portée, l'un pour les trains, l'autre pour les piétons, surplombant ainsi la mâture de ces immenses navires.

Nos voitures circulent à travers cet enchevêtrement de canaux, si profonds, que les plus gros navires peuvent arriver jusque devant les principaux magasins. Ces larges canaux, qui sillonnent Rotterdam, forment autant de ports où pénètrent les plus forts steamers.

Les Hollandais, s'ils ne sont plus les rouliers des mers, s'ils ne sont plus comme à la fin du XVII^e siècle, en possession de près de la moitié des bâtiments européens, tiennent encore dans le monde un rang commercial très important. Le port de Rotterdam, qui est leur principal port marchand, est en relation constante et directe par des lignes de paquebots avec les principaux ports européens ; c'est donc un centre important d'où les produits nationaux s'écoulent au loin, grâce à la navigation fluviale et maritime entre toutes les nations et formant avec Amsterdam, un des grands comptoirs commerciaux de la Hollande.

Ici, nous devons le dire avec tristesse, nous avons rencontré peu de navires français. Les 2/3 battent pavillon britannique : ce qui justifie le projet soumis au Conseil municipal de cette ville, d'ouvrir une école primaire supérieure, où l'on enseignera, comme langues étrangères, l'allemand et l'anglais, à l'exclusion du français. La Chambre de Commerce, consultée, est d'avis qu'il faut renoncer à la langue étrangère dont on avait le moins besoin pour le commerce ; et la langue française est sacrifiée.

Poursuivant notre promenade le long de la Meuse, nous ne tardons pas à entrer dans le Parc qui renferme la statue en marbre blanc du poète national Tollens. Nos voitures s'engagent ensuite dans les rues de la ville. Les maisons sont fidèles à l'ancien type d'architecture hollandaise : étranges façades, larges fenêtres, pignons aigus, arêtes en marches d'escalier, ornements à profusion, sans oublier que la plupart se rebiffent contre la perpendiculaire et le fil à plomb, semblant ainsi jeter un défi à la tour de Pise. Sur le seuil des portes, les servantes avec leurs petits bonnets Duval, martyrisent les paillassons, astiquent le cuivre, arrosent le trottoir et font de leurs habitations de vrais bijoux de propreté.

Nous longeons de petits canaux sur lesquels glisse la flottille de ravitaillement des marchés ; et, plus loin un moulin géant, planté au coin d'un quai, secoue ses grands bras à la hauteur des maisons. La présence de ce moulin, en plein quartier de la ville, est assez originale et surprend les visiteurs.

Nous voici au grand Marché. Devant les étalages des marchands de légumes et au milieu du brouhaha des acheteurs, se dresse la statue du paisible Érasme. L'illustre écrivain tourne les feuillets d'un in-folio de bronze dont la lecture le délecte visiblement. La légende veut qu'au coup de minuit une des pages du livre tourne d'elle-même.

A deux pas se trouve l'église St-Laurent, grand édifice du XV^e siècle. Le style gothique n'y brille pas dans sa pureté. Une fort belle grille de cuivre à piliers de marbre sépare le chœur de la nef. L'orgue (4,672 tuyaux) est monumental et peut rivaliser avec celui de Haarlem. L'église St-Laurent est aujourd'hui le principal temple protestant.

Quelques minutes nous séparent du déjeuner ; nous avons le temps de déguster l'apéritif dans un des grands cafés de la Hoog-Straat. Le verre de Porto est accompagné de petits rectangles de fromage de gruyère. Avis aux amateurs.



ROTTERDAM. — Moulin
situé en plein quartier de la ville.



ROTTERDAM.
Pont de chemin de fer sur la Meuse.



Rue de Middelbourg.



MIDDELBOURG.
Marchand de légumes vendant sur la rue.



MIDDELBOURG.
Paysanne avec son attelage
se rendant au marché.



MIDDELBOURG.
Paysannes de l'île de Walcheren
se dérobant à l'appareil photographique.

A une heure nous sommes tous réunis à la table de l'hôtel et nous faisons grand honneur au succulent déjeuner.

Vers 3 heures, pour nous conformer au programme, nous nous rendons pédestrement au quai des Boompjes. La promenade est très agréable ; quelquefois il nous est permis de rencontrer dans la foule que nous coudoyons des femmes avec leurs coiffes énormes, des feronnrières au front, et des tire-bouchons d'or aux tempes.

Nous franchissons la Meuse sur le magnifique pont de Willemsbrug pour nous rendre à la terrasse du café Fritschy. Ici le coup d'œil sur Rotterdam et sur le fleuve est tout à fait pittoresque par un temps ensoleillé.

Nous restons un moment dans cet endroit privilégié et puisque nous sommes dans le royaume du tabac, nous humons à notre aise un bon cigare du pays. Dans notre groupe se trouvent, ce qu'on appelle, de grands fumeurs ; mais je ne crois pas qu'ils puissent un jour rivaliser jamais avec van Klaas, bourgeois de Rotterdam, surnommé Papa Grande-Pipe, qui grillait 150 grammes de tabac par jour, ce qui ne l'a pas empêché de vivre jusque 98 ans.

Très original son testament olographe, dont voici un extrait : « Mon corps sera renfermé dans une caisse revêtue intérieurement du bois de mes vieilles boîtes de cigares. Le jour de l'enterrement, les invités suivront mon cercueil la pipe à la bouche et au cimetière jetteront sur mes cendres les cendres de leur pipe, etc., etc. » On prétend que ses dernières volontés ont été exécutées à la lettre.

Quoi qu'il en soit, l'étranger est frappé, non seulement à Rotterdam, mais dans toute la région (1) de la quantité de gens qui fument et surtout de jeunes enfants. Ne nous étonnons pas que le marchand de tabac fasse grande figure en Hollande. Point de monopole, liberté absolue. En 1888, la colonie de Sumatra expédiait à Rotterdam 168,000 balles évaluées à 33 millions de florins. Ce tabac colonial qui faisait les délices de Bismark est en général fort estimé.

Mais, le temps, comme la fumée de nos cigares, s'évanouit rapidement et nous quittons le café Fritschy. Nous arpentons encore pendant un moment les quais d'où l'on assiste à l'arrivée et au départ des navires. Pour regagner le Boompjes, nous prenons le petit bateau à vapeur qui, pour quelques cents, nous transporte sur l'autre rive.

Le tramway, pour nous ramener au centre de la ville, serpente à travers les quais et les ponts de pierre. Que de fois, pendant ce trajet, il reste en panne devant un pont-levis ou un pont-tournant pour le passage d'un bateau ! C'est la note originale de la circulation dans cette populeuse cité.

Il est temps de songer au dîner. Si le menu varie, seuls, l'appétit et la gaieté, ces deux grands condiments de voyage, figurent partout et toujours sur nos tables.... N'est-ce pas encourageant pour un Directeur... ?

C'est presque à regret que nous quittons Rotterdam à 7 h. 52' du soir, car cette ville hollandaise a produit chez les Géographes lillois une excellente impression.

Le train repasse sur le viaduc, ce métropolitain indiscret, frôlant les façades, dominant les maisons, et continue sa course jusque *Rosendaal*, en s'enfonçant de plus en plus dans l'obscurité.

A Rosendaal, nous changeons pour prendre la direction de Flessingue. *Berg-op-Zoom*, ancienne ville fortifiée, dort dans les profondeurs de la nuit. Le chemin de fer longe ensuite la rive droite de l'Escaut oriental, et franchit au moyen d'une

(1) La Hollande fume par an et par tête d'habitant 2 kilogr. de tabac, contre : Allemagne, 1 kilo 500. France, 500 gr. Elle n'est dépassée que par la Belgique, 2 kilos 500 gr.

assez longue digue le Kreeke-Rak, bras de l'Escaut. Il faut écarquiller les yeux pour se rendre compte géographiquement du pays que nous traversons ; puis nous pénétrons dans l'archipel de la Zélande, composé d'une dizaine d'îles, défendues contre la mer par des travaux de circonvallation très coûteux. Les armes de la Zélande dépeignent admirablement l'état physique de la contrée, en même temps que la bravoure des habitants ; elles représentent un lion luttant contre le flot sous lequel il est à-demi plongé. Le blason a pour exergue : *Luctor et emergo*.

Nous dépassons *Goes* et avant d'atteindre l'île de *Walcheren*, le chemin de fer franchit encore un bras de l'Escaut, laisse à gauche *Arnemuiden*, port de mer jadis puissant, aujourd'hui petite ville de pêcheurs et arrive enfin à *Middelbourg*, à 10 h. 30'. L'omnibus de l'Hôtel de Flandre est à la gare et nous mène à l'hôtel à travers les rues désertes et mal éclairées.

Plus de « Martin » possible pour M. P. Tout nous convie au sommeil ; et, certainement, la nuit aurait été réparatrice sans l'obsédante sonnerie du carillon.

Jeudi 28 Juillet. — MIDDELBURG. — FLESSINGUE. — Middelbourg est la capitale de la Zélande, la plus considérable des provinces néerlandaises, et, il faut le dire, la moins visitée par les touristes. A quoi attribuer ce manque d'engouement chez les excursionnistes ? C'est pourtant dans cette région que l'on apprend à connaître la population hollandaise dans ses mœurs et ses coutumes. Les étrangers, dit-on, y sont exposés à contracter des fièvres paludéennes assez graves. Peut-être est-ce là la cause de l'éloignement des voyageurs timorés ?

Son nom, qui veut dire « bourg au milieu », lui vient, comme le remarque fort bien Giucciardini, de ce qu'elle est « assise presque au mitan de l'isle ».

Après un substantiel déjeuner, nous commençons notre excursion dans cette propre et spacieuse ville.

« Sa figure est toute ronde », dit un vieil auteur ; cela peut s'entendre aussi bien au propre qu'au figuré. Par ci, par là, quelques vieilles et belles façades sont restées de l'ancien Middelbourg.

Sur la Grand'Place s'élève l'Hôtel de Ville, monument très gracieux, en style ogival fleuri, complété par la Renaissance. Cet édifice n'a pas les allures majestueuses de la Halle d'Ypres, ni l'aspect grandiose de l'Hôtel de Ville de Bruxelles ; il est néanmoins bien proportionné dans sa petite structure et rappelle un peu celui d'Audenarde. La façade principale est ornée de 25 statues, représentant les comtes et comtesses de Flandre et de Zélande.

Tandis que nous admirons le Stathuis, un écolier s'approche de notre groupe et nous dit en français assez correct : « N'êtes-vous pas les Messieurs de la Société de Géographie de Lille ». Grand est notre étonnement et nous lui demandons comment on est averti ici de notre présence. Le jeune homme nous apprend que le *Journal de Middelbourg* a annoncé notre arrivée et que depuis ce matin il est à notre piste pour parler un peu français.

Ce jeune et intelligent cicérone se mêle donc aux excursionnistes ; c'est un précieux trucheman.

Nous visitons ensuite la cour de l'Abbaye, ancien monastère, de forme irrégulière ; elle est entourée de bâtiments du XV^e siècle qui tombent en ruines et qu'on est en train de rétablir dans le style primitif. La construction la plus intéressante est l'ancienne bibliothèque (belle porte de la Renaissance), aujourd'hui le siège des Etats provinciaux.

Le Musée de la Société des Sciences nous est ouvert avant l'heure : la lettre de M. Ledieu pour le Directeur est entre nos mains un précieux talisman. Ce musée est très curieux à cause des documents relatifs à la Zélande. Le gardien nous

montre le rouet de Ruyter quand il était garçon cordier et le portrait du guerrier illustre, par F. Bol.

Notre promenade dans les rues de Middelbourg devient maintenant très intéressante. C'est aujourd'hui jour de marché et le quatrième jeudi de juillet, c'est-à-dire, ouverture de la foire qui dure une quinzaine de jours.

Dans toutes les rues circule la population campagnarde des environs, en tenue des grands jours. Quelques paysans à pied ; le plus grand nombre en véhicules du pays, très originaux, où la bigarrure a son cachet.



PAYSAN DE L'ÎLE DE WALCHEREN.

L'île de Walcheren a le mérite d'offrir une singulière originalité dans les coutumes de ses habitants. Ceux-ci ne s'empressent pas, comme tant d'autres peuples, de se conformer aux exigences de la mode. Ils sont restés ce qu'ils étaient, gardant les anciennes mœurs et les costumes d'antan. Aussi la Zélande est-elle curieuse à étudier !

Rien de plus bizarre que ce paysan déambulant tranquillement, le chapeau haut de forme à petits bords, vêtu d'une veste et d'une culotte courte de velours noir, fermée au moyen de deux à quatre plaques de métal.

Rien de plus coquet que cette fraîche paysanne, s'arrêtant aux étalages de la ville. Le petit chapeau de paille jaune ou la coiffe blanche cache complètement les cheveux ; comme encadrement à ce minois gracieux, des plaques d'or sur le front, des épingles d'or qui s'élèvent menaçantes de chaque côté de la tête. Le buste est recouvert d'un très étroit corsage ouvert en rond jusqu'à la ceinture et

couvert d'un plastron de dentelles sur lequel se plisse quelquefois un fichu retenu par un bijou de corail. Les biceps sont serrés par des manches très courtes et aux doigts une affluence de bagues. On ne peut rien imaginer de plus pittoresque.

L'animation est de plus en plus grande et battra son plein vers midi. Nous quittons malheureusement Middelbourg à 11 h. 36' ravis de notre charmante matinée, pour arriver à Flessingue une demi-heure plus tard.

Flessingue fut autrefois un port militaire. Deux fois Charles-Quint et Philippe II étaient venus s'y embarquer. Le vieil empereur avait déclaré que c'était « un passage de telle importance que, à bon droit on le pouvoit dire : la clef de la mer de ces Pays-Bas ».

Flessingue fut une des premières villes à se révolter contre l'Espagne, et une

guerre sans merci éclata entre les gens de Flessingue et les Espagnols. On connaît son histoire.



PAYSANNE DE L'ÎLE DE WALCHEREN.

Maintenant Flessingue est un port maritime assez important. Placée à la bouche même de l'estuaire de l'Escaut, elle ne désespère pas d'enlever un jour à Anvers le monopole du commerce de l'Escaut. N'est-elle pas la première à voir passer les navires qui voilent vers le grand port de Belgique ? Tandis que des glaçons flottants gênent souvent le passage des navires qui remontent à Anvers, la rade de Flessingue, bien abritée, n'est jamais obstruée. Peut-elle compter sur un avenir prospère.... ?

Actuellement la tristesse plane sur cette ville ; le souffle de la renaissance ne vivifie pas ses artères. L'impression que nous y avons ressentie est plus tôt mélancolique qu'encourageante ; et, sous l'empire de ces idées, nous marchions vers notre hôtel, quand tout à coup nous sommes arrachés à nos rêveries par la vue de nos trois couleurs, flottant au vent sur la façade de l'hôtel où nous prenons le dernier déjeuner.

Les trois couleurs de France ?
Celles qui font rêver les cœurs
De gloire et d'espérance.
Bleu céleste, couleur du jour,
Rouge de sang, couleur d'amour,
Blanc, franchise et vaillance !

M. le propriétaire de l'Hôtel du Commerce, homme charmant, aimant beaucoup la France, par une délicate et amicale attention, avait arboré le drapeau français, en l'honneur des membres de la Société de Géographie de Lille.

Ce déjeuner, comme tous les repas d'adieu, est arrosé de champagne, ce vin généreux de France qui délie les langues et fait naître la gaité. Les toasts succèdent aux toasts, et notre honorable Président, M. Crepy, est souvent sur la sellette, à côté des aimables dames de l'excursion. A tout seigneur, tout honneur, du reste.

L'abondance du menu, l'exubérante expansion des convives que la pensée d'une séparation prochaine lie davantage, et, enfin, il faut l'avouer, le regret de voir ce charmant voyage toucher à son terme, toutes ces causes réunies nous font rester à table et nous empêchent de visiter la plage. Nous n'avons que le temps d'aller admirer au plus vite, sur la place Ruyter, la statue en bronze du célèbre amiral.

Les voitures nous amènent ensuite au quai d'embarquement des bateaux de Fles-

singue à Terneuze. Le départ du remorqueur doit s'effectuer à 3 h. 25'. Nous y sommes bien avant l'heure ; mais, cruelle déception, le directeur du bateau à vapeur nous avertit qu'il n'y a pas de départ, à cause d'une avarie survenue, la nuit, à un bateau de la Compagnie ; le service est bouleversé et nous nous voyons forcés de prendre le bateau de 6 heures. Il faut bien se résigner à ce fâcheux contre-temps. Une tempête de récriminations pleut sur la tête du directeur..... du remorqueur, qui se contente de recevoir stoïquement cette douche.

Cependant le retour à Lille n'est plus possible dans la même journée. Notre temps se passe alors à télégraphier cet incident à notre famille et à assister à l'arrivée toujours intéressante du paquebot de Londres.

A 6 heures, enfin, le bateau est amarré. Nous nous précipitons sur le pont, avec une joie que vous devinez, chers lecteurs.

Une pluie torrentielle mouille jusqu'aux os les passagers pendant toute la traversée qui n'a rien de particulier.

Deux heures après, nous débarquons à *Terneuze*, petite ville de 5,000 habitants, située dans la partie de la Zélande qui porte le nom de Flandre zélandaise. Son nom, dit le géographe Blaeu, vient de sa configuration qui a la forme d'un nez : *Nasi figura nomien habet*.

Nous n'avons guère le temps de nous rendre compte de l'exactitude du fait remarqué. Nous escaladons l'unique omnibus qui nous conduit du débarcadère à la gare, à travers des rues sinueuses et sous une pluie battante. Le train heureusement nous attend et nous arrivons enfin à *Gand* vers 10 heures et demie.

Les deux plus émerillonnés compagnons et, il faut ajouter, les plus infatigables, sautent dans le train de Bruxelles et nous font leurs adieux.

Le reste de la caravane passe la nuit à Gand et s'empresse de prendre le lendemain matin le premier train pour Lille.

A part l'incident du « bateau avarié » qui a plongé dans l'angoisse la femme d'un de nos sympathiques excursionnistes, à cause du style trop télégraphique de sa dépêche, ce voyage nous a laissé le meilleur souvenir.

A Lille, les shake-hands ont été chaleureux, et l'on s'est quitté avec le regret de se disperser après six jours d'intimité complète.

D^r ALBERT VERMERSCH,
Membre du Comité d'Études.

EXCURSION A YPRES ET A KEMMEL.

Nos dévoués collègues, MM. Van Troostenberghe et Calonne, ont dirigé, le dimanche 16 Octobre, une excursion à Ypres et à Kemmel.

Cette excursion, déjà faite plusieurs fois, avait encore attiré cette année de nombreux amateurs de beaux monuments et de grand air.

Le trajet en voiture à travers la plaine vallonnée qui s'étend entre Bailleul et Ypres ajoutait au voyage un charme nouveau.

Sur les champs dépouillés de leurs riches moissons restaient seulement quelques carrés de betteraves et les hautes perches des houblonnières ; mais les bois, avec

les teintes si variées de leurs feuillages, offraient un aspect tout à la fois agréable et mélancolique.

Bailleul, Kemmel, Dickebusch et ses étangs, Ypres et ses monuments ont été trop souvent décrits dans nos Bulletins pour qu'il soit nécessaire d'y revenir.

Ce petit voyage clôt la série des excursions de 1898, si intéressantes et si bien réussies.

F. D.

LE COMMERCE

de la République Argentine avec le Port de Dunkerque

EN 1897,

Par ALBERT MINE,

Consul de la République Argentine à Dunkerque,
Officier de l'Instruction publique,
Membre des Sociétés d'Économie Politique et de Statistique de Paris,
des Sociétés de Géographie Commerciale de Paris, Bordeaux, Berne et Dunkerque
de l'Association Française pour l'Avancement des Sciences, etc., etc.

L'année 1897 a continué à être favorable aux transactions commerciales entre la République Argentine et le Nord de la France par le port de Dunkerque ; elles ne cessent de se développer sans interruption depuis 1881, ainsi qu'en témoignent les chiffres ci-après :

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	TOTAUX.
—	—	—	—
	kilog.	kilog.	kilog.
1881.....	1.006.927	125.584	2.032.511
1895.....	117.819.712	88.535	117.908.247
1896.....	173.191.239	387.175	173.578.414
1897.....	196.109.992	284.610	196.394.602

Ces résultats globaux, qui peuvent être considérés comme très satisfaisants, attestent, comparativement à 1896, une augmentation de 22.816.188 kilog., soit 13 % en faveur de 1897 ; comparés au mouvement de 1881, la progression est supérieure à 9.700 %.

Les importations totales de l'étranger au port de Dunkerque s'étant élevées, en 1897, à 1.674.064.242 kilog., celles de la République Argentine se chiffrant par 196.109.902 kilog., entrent donc pour 11 3/4 %, soit un peu plus du neuvième du trafic d'entrée en provenance de l'étranger.

Quoique la France ait expédié en 1897 pour 11.019.576 piastres or, équivalent à 55.097.880 francs, de ses produits dans la République Argentine, l'exportation par le port de Dunkerque, qui avait respectivement atteint 17.863 tonnes et 15.012 tonnes en 1889 et 1891, ne parvient pas à se développer.

Ce mouvement s'est effectué, pendant les deux dernières années, par les navires dont le nombre, le pavillon et le tonnage sont relevés dans le petit tableau suivant :

PAVILLON.	1896						1897					
	ENTRÉE				SORTIE.		ENTRÉE.				SORTIE.	
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.	
	Nombre	Tonnage.	Nombre	Tonnag.	Nombre	Tonnag.	Nombre	Tonnage.	Nombre	Tonnag.	Nombre	Tonnag.
Français.....	39	36.535	»	»	8	14.492	28	49.882	1	559	8	13.854
Anglais.....	79	157.098	»	»	»	»	78	152.819	1	1.040	»	»
Allemand.....	6	10.824	»	»	»	»	5	8.991	»	»	»	»
Hollandais....	2	2.779	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Italien.....	»	»	1	855	»	»	2	3.807	»	»	»	»
Norvégien....	2	3.077	1	556	»	»	1	1.799	»	»	»	»
	127	240.343	2	1.411	8	14.492	114	217.298	2	1.599	8	13.854

La proportion du pavillon français, qui atteignait 33 3/5 %, du nombre de navires et 31 3/4 % du tonnage d'entrée des navires venant de la République Argentine en 1896, est descendue, en 1897, à 29 9/10 %, du nombre de navires et 27 5/8 %, de leur tonnage.

Une diminution parallèle se constate dans le mouvement général du port de Dunkerque, dans lequel le pavillon français était représenté en 1896 par 43 % du nombre de navires et 30 3/4 % du tonnage contre 41 % du nombre de navires et 28 1/2 % du tonnage en 1897.

Le tonnage des vapeurs arrivés de la République Argentine au port de Dunkerque en 1897 correspond à 20 %, soit au cinquième du tonnage des vapeurs en provenance de l'étranger.

Quant à la nature des produits importés de la République Argentine pendant ces trois dernières années, nous en donnons un résumé dans le petit tableau ci-après :

IMPORTATIONS.	1895	1896	1897
Matières animales.....	68.555.780	86.961.297	86.546.336
» minérales.....	10.743	325.022	139.357
» végétales.....	49.253.189	85.886.559	98.638.435
Fabrications.....	»	18.361	785.864
TOTAUX.....	117.819.712	173.191.239	196.109.992

Dunkerque, Port des Laines.

En ce qui concerne l'importation des matières animales, ce sont les laines de la République Argentine qui occupent toujours le premier rang avec 79.468.183 kilog. sur 134.871.817 kilog. de laines de provenances diverses reçues par le port de Dunkerque pendant l'année 1897, soit 59 %.

Si nous ajoutons au chiffre d'importation des laines de la République Argentine, en 1897, les 7.281.100 kilog. importés de l'Uruguay, nous trouvons que les laines dites de la Plata entrent pour 64 1/4 % dans l'importation des laines au port de Dunkerque.

En 1881, Dunkerque recevait 1.617 balles de laines de la Plata; cette quantité s'est successivement élevée à 198.677 balles pour la campagne 1896-97 (1^{er} octobre-30 septembre), et elle a atteint 210.942 balles pour la campagne 1897-98, qui vient de clore au 30 septembre.

Si nous comparons maintenant la quantité de laines reçues à Dunkerque en 1881 : 16.894.640 kilog. avec celle importée en 1897 : 134.871.817 kilog., le titre de « Port des Laines » que nous avons donné au port de Dunkerque se trouve pleinement justifié.

Il nous paraît intéressant de mettre, en regard des chiffres qui précèdent, ceux de l'importation des laines de la Plata au port d'Anvers :

CAMPAGNES.	DUNKERQUE.	ANVERS.
—	—	—
	Balles.	Balles.
1881-82	27.544	169.954
1896-97	198.677	106.318
1897-98	210.942	97.697

Il résulte de ces chiffres une nouvelle augmentation pour le port de Dunkerque

de 12.265 balles ou 6 18/100 % et une nouvelle diminution pour celui d'Anvers de 8.621 balles ou 8 1/8 %.

Voici en outre comment s'est répartie la production de la tonte à la Plata pendant la campagne 1897-1898 :

EXPORTATION DES LAINES DE LA PLATA.

Leur répartition par Ports de destination.

		%			%
Dunkerque..	210.942 balles.	38.80	Gênes	21.214 balles.	3.90
Anvers	97.697 »	17.97	Le Havre...	11.246 »	2.07
Hambourg..	99.066 »	18.22	Marseille...	5.835 »	1.07
Brême.....	65.161 »	11.98	Londres	5.620 »	1.03
Liverpool...	25.220 »	4.64	Bordeaux...	1.732 »	0.32
				543.733 balles.	

Nous terminerons ce chapitre consacré aux laines de la Plata en disant qu'en 1881, le port de Dunkerque recevait 1 7/8 % de la quantité importée en France (1.617 balles sur 85.854), et qu'en 1897, il en a reçu 92 1/5 %, soit 198.677 balles sur 215.432.

Un télégramme reçu de Buenos-Aires annonce que la tonte des laines a commencé et que la laine est non seulement très belle, mais aussi abondante : on compte en effet sur une augmentation de production de 15 %.

Préparons-nous donc à en recevoir de grandes quantités en ne négligeant rien de ce qui peut contribuer au maintien et au développement de ce trafic par notre port ; félicitons-nous de la construction d'un grand entrepôt de laines à l'œuvre duquel la pioche a été mise à la fin du mois de septembre 1898, et formons les vœux les plus sincères pour le succès du marché de laines qui en sera la conséquence naturelle, et à la réussite duquel nous apporterons notre concours le plus entier.

Le tableau suivant montre, par provenance, la progression de l'importation des laines au port de Dunkerque depuis 1881 :

DUNKERQUE, PORT DES LAINES.
Statistique de l'importation des Laines au port de Dunkerque depuis 1881.

PROVENANCES.																		
ANNÉES.	République Argentine.	Uruguay.	Algérie.	Tunisie.	Maroc.	Russie.		Turquie.	Etats Barbaresques.	Roumanie.	Egypte.	Espagne.	Portugal.	Angleterre.	Italie.	Belgique.	Divers.	TOTAUX.
	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Baltique.	Mer Noire.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.	Kil.
1881	1.006.600	•	1.045.665	•	•	•	92.000	569.311	231.060	•	5.000	•	•	43.942.321	1.680	•	Kil. Sénégal.	16.884.640
1882	11.800.118	•	1.177.263	•	•	•	654.080	14.300	279.000	•	•	•	•	6.162.273	•	•	•	20.087.753
1883	27.253.117	180.800	1.067.841	•	•	185.000	1.975.000	384.465	342.000	•	•	•	•	7.045.836	•	•	•	38.444.059
1884	45.163.586	1.528.000	584.169	•	230.000	6.800	2.263.000	176.736	•	•	•	21.000	•	4.259.105	•	64.057	Dane-mark.	54.295.453
1885	52.640.389	5.300.230	1.198.430	•	875.245	•	2.103.219	93.575	•	102.717	•	•	•	2.113.455	•	42.307	•	64.475.647
1886	56.880.731	3.957.300	1.201.277	•	605.680	•	6.473.031	28.000	•	1.468.425	21.787	31.400	10.638	3.477.644	•	16.203	•	74.152.104
1887	48.508.607	6.395.476	3.972.280	9.750	1.249.144	1.880	2.726.859	91.300	Index angl.	83.684	5.000	178.827	29.454	2.876.207	•	•	Pays-Bas.	66.128.448
1888	43.153.102	7.135.318	7.118.585	•	1.516.888	402.643	2.064.708	66.337	150.314	•	•	443.676	17.214	2.683.460	•	•	3.084	66.754.329
1889	59.970.036	11.543.580	7.387.746	118.020	1.153.417	1.288.581	2.498.632	47.513	46.000	Australie.	•	1.280.059	26.780	3.800.785	•	•	Ht-Pérou.	89.187.581
1890	41.407.713	9.811.750	4.233.321	80.503	1.869.191	322.999	1.410.907	•	258.616	236.176	•	987.137	Allemagn.	7.025.708	10.480	•	Chine.	66.932.514
1891	49.043.801	6.983.500	2.579.132	38.880	2.121.792	243.126	519.687	•	331.443	10.540.059	•	258.386	14.360	7.539.467	•	15.000	Côte occidentale d'Afrique.	80.228.153
1892	53.744.213	3.547.163	3.775.879	6.560	1.494.644	66.059	773.259	23.409	337.300	33.091.136	•	259.457	•	4.190.689	•	•	•	91.308.763
1893	52.369.531	6.100.146	5.858.316	14.921	2.021.865	71.669	69.414	•	79.400	16.650.708	•	1.079.770	489	5.465.855	•	•	386.000	90.347.077
1894	65.509.450	7.374.100	4.983.100	20.928	1.809.586	92.871	777.642	2.200	316.719	37.775.582	•	688.536	•	11.815.823	•	•	•	121.155.927
1895	61.794.066	10.737.136	2.576.465	1.460	804.260	299.016	298.915	•	271.300	36.863.634	18.650	1.473.068	1.756	4.618.227	•	•	Et.-Unis O. A.	109.787.953
1896	78.198.650	12.615.298	1.755.265	5.020	800.690	95.020	370.104	95.510	224.164	37.608.180	9.479	3.453.186	23.693	6.573.725	17.890	•	181.000	132.023.974
1897	79.468.163	7.281.100	3.809.133	•	725.985	61.616	58.986	•	46.300	34.654.266	•	1.584.307	10.330	7.149.016	21.924	•	•	134.871.817

Il n'est pas sans intérêt de constater ici, d'après le tableau qui précède, que l'augmentation globale de l'importation des laines au port de Dunkerque depuis 1894 provient en totalité de la République Argentine, sans laquelle elle serait restée stationnaire, ainsi que le démontre l'extrait ci-après :

ANNÉES.	RÉPUBLIQUE ARGENTINE	IMPORTATION GLOBALE.
	Kil.	Kil.
1894.....	65.509.450	121.155.927
1897.....	79.468.183	134.871.817
Augmentation.....	13.958.733	13.715.890

Bétail vivant.

C'est en septembre 1890 qu'a commencé l'importation du bétail vivant argentin ; il entra, durant les quatre derniers mois de ladite année : 286 bœufs et 1.614 moutons.

Elle se développa, pendant les années qui suivirent, et atteignit, en 1897, les quantités ci-après ;

33 poulains	19 1/2 %	88 bouvillons.....	32 %
233 chevaux.....	4 %	1 veau	0
1.077 bœufs.....	7 1/2 %	62.529 moutons.....	2 1/9 %
1 vache.....	0	2 agneaux.....	0

Le pourcentage que nous avons mentionné en regard de chaque espèce d'animaux indique la mortalité subie pendant le cours de la traversée, tant par mort naturelle que comme conséquence de l'enlèvement par la mer.

Ainsi qu'on peut le constater, ce sont les moutons qui supportent le mieux le voyage par mer.

Cette importation a rapporté au Trésor, en 1897, comme droits de douane, de statistique et du service sanitaire, la somme de 610.000 francs environ.

Les autres principales matières animales importées de la République Argentine ont été : le suif brut : 1.341.866 kilog., et le sang desséché utilisé comme engrais : 1.455.556 kilog. ; puis des viandes fraîches, des oreillons et autres dépouilles d'animaux.

Matières minérales.

Il n'y a lieu de relever dans cette catégorie qu'un lot de marbre d'onix, dont l'importation a fléchi par rapport à 1896, et une partie de ferrailles.

Matières végétales.

Les deux produits les plus importants de cette catégorie, et qui accusent une augmentation très sensible sur leur importation de 1896, sont :

le maïs, avec.....	46.795.500 kil.	au lieu de 45.506.898 kil.
la graine de lin, avec.....	43.679.834	» 31.770.704 »

Ces derniers chiffres suffisent pour constater, sans que nous ayons besoin de les commenter, que la graine de lin de la République Argentine jouit d'une faveur méritée ; son importation n'atteignait, en effet, que 1.008.179 kil. en 1891.

Parmi les autres graines oléagineuses dont l'importation continue à se développer, nous signalerons :

La graine de navette qui, de 52.173 kil. en 1896, est passée à 626,488 kil. en 1897 ; la graine de moutarde, 567.023 kil. ; les arachides en coques, que nous n'avions plus reçu de cette provenance depuis 1893, et dont il est arrivé 1.842,438 k. ; la graine de colza, 13.000 kil.

La perte de la récolte des céréales a rendu nulle l'exportation du blé argentin, dont nous avions reçu jusqu'à 28.812.653 kil. en 1894 ; à noter, un petit lot de 13.000 kil. de graine d'alpiste (millet), et un lot de 11,200 kil. d'orge contre 506,569 kil. en 1895.

L'importation des tourteaux s'est continuée d'une manière satisfaisante avec 1.290.353 kil. en 1897.

Le bois de quebracho figure pour 900.000 kil. dans les entrées des matières végétales, ainsi qu'un lot de 62,000 kil. de bois d'ébénisterie.

Les essences forestières de la République Argentine consistent entièrement en bois durs, susceptibles du poli le plus fin, et peuvent surtout servir pour l'ébénisterie et autres travaux délicats.

Il y a une demande toujours croissante de « quebracho colorado » (bois de quebracho rouge) pour la tannerie, mais presque tous les chargements sont à destination de la Grande-Bretagne.

Non seulement on emploie ce bois pour l'ébénisterie, les portes, fenêtres, charpentes, etc., mais on en utilise une quantité énorme pour les traverses de chemins de fer, poutres, madriers, ponts et autres emplois similaires.

C'est avec du bois de quebracho rouge que sont actuellement pavées les rues de Buenos-Aires, et les résultats en sont des plus satisfaisants.

Par suite de l'importation du bétail vivant, les bois qui servent à la construction de leurs parcs à bord des navires sont débarqués ici, et la douane les classe, suivant leur état et leurs dimensions, pour la perception des droits, en diverses catégories que nous simplifierons comme suit, pour les trois dernières années :

		1895	1896	1897
		—	—	—
		kilog.	kilog.	kilog.
Bois	à construire.....	128.830	494.602	521.000
	à brûler.....	342.422	885.562	943.000

Il nous reste à signaler l'importation des sons et des fourrages, si utiles lors de la disette de 1893, et qui continue à se développer, ainsi qu'en témoignent les chiffres ci-après :

	1895	1896	1897
	—	—	—
	kilog.	kilog.	kilog.
Foin.....	308.756	454.834	733.013
Son	297.539	1.041.707	601.074

et il nous paraît inutile d'insister sur le caractère franchement favorable des données statistiques qui précèdent.

A l'amélioration actuelle de la prime sur l'or, correspond une reprise dans la situation économique du pays qui fait réapparaître progressivement la confiance par le relèvement de son crédit à l'étranger ; sachons donc profiter, au moment opportun, par un fort coup de barre économique, de cette tendance que manifestent les affaires de vouloir reprendre dans la République Argentine, où, nous ne saurions trop le répéter, nos produits industriels sont préférés pour leur qualité, leur bon goût et l'honnêteté dans leur fabrication ; n'oublions pas que le commerce est, avant toutes choses, un échange de produits ; que si le consommateur étranger cherche d'abord son intérêt et achète où il peut le faire dans les meilleures conditions, il achète surtout à qui lui achète. Or, la France est le meilleur client de la République Argentine ; aussi, engageons-nous nos exportateurs à ne pas attendre, comme cela arrive malheureusement fort souvent, que nos rivaux anglais, allemands et belges, qui nous disputent fortement tous nos débouchés, y aient définitivement occupé la place, car alors il serait trop tard.

ÉPHÉMÉRIDES DE L'ANNÉE 1897

DÉCEMBRE.

- 1^{er}. — AUTRICHE. — Troubles graves entre Tchèques et Allemands à Prague.
4. — INDO-CHINE. — L'empereur d'Annam quittant Hué pour la première fois depuis la conquête, rend visite au gouverneur-général à Saïgon.
4. — GRÈCE. — Signature à Constantinople du traité de paix entre la Grèce et la Turquie. Une rectification de frontière est accordée à la Turquie, à qui la Grèce paiera une indemnité de guerre.
5. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. E. Ovigneur : *Voyage du Président de la République en Russie ; Stockholm, Canal de Kiel*.
5. — ALLEMAGNE. — Mort à Ténériffe de l'explorateur Zintgraff au retour de Kameroun.
14. — LILLE. — *Société de Géographie*. Conférence de M. F. Vieuille : *Les peuples anciens d'Europe et d'Asie et leurs armes*.
16. — ALLEMAGNE. — Le prince Henri de Prusse quitte Kiel avec les navires envoyés en Chine.
18. — RUSSIE. — La flotte russe prend ses quartiers d'hiver à Port-Arthur, avec l'assentiment du gouvernement chinois.
25. — ÉRYTHRÉE. — A la suite d'un accord avec l'Angleterre, l'Italie remet la place de Kassala aux Anglo-Égyptiens.
27. — LILLE. — *Société de Géographie*. Assemblée générale. Conférence de M. Hauman : *Le recensement russe en 1897*.

27. — PHILIPPINES. — Les chefs insurgés et leurs bandes font leur soumission. L'insurrection durait depuis deux ans.

27. — INDES. — L'armée d'opérations, n'ayant pu réduire les Afridis, bat en retraite, après une série d'escarmouches meurtrières, pour prendre ses quartiers d'hiver près de Pechawer.

27. — FRANCE. — Retour de l'explorateur français Foa, chargé d'une mission scientifique en Afrique.

FAITS ET NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

I. — Géographie commerciale. — Faits économiques et statistiques.

FRANCE.

Câble entre Brest et New-York. — Le 16 août 1898, on a achevé la pose d'un nouveau câble français entre Brest et New-York (cap Cod). C'est le plus long et le plus gros de tous les câbles sous-marins en service. Il mesure 5,700 kilomètres de longueur. Son âme est formée d'un toron de 13 fils de cuivre pesant 300 kil. par mille marin. L'enveloppe isolante en gutta-percha pèse 180 kil. par mille. Le poids total du câble de Brest à New-York est de 9,250 tonnes. L'âme a été fabriquée à Bezons et l'armature a été faite à l'usine de Calais.

Il n'y avait jusqu'alors qu'un seul câble français nous rattachant aux États-Unis. Celui-ci, l'ancien câble Pouyer-Quertier, étant insuffisant, il fallut chercher les moyens de le doubler et de le suppléer en cas d'accident. C'est alors que la Compagnie française des câbles télégraphiques passa avec le gouvernement la convention du 2 juillet 1895, approuvée par la loi du 28 mars 1896. Cette convention assurant au câble, pendant 30 ans à dater de son ouverture, une subvention annuelle de 800,000 fr., permit d'entreprendre les travaux qui viennent d'aboutir. Par suite, il ne sera sans doute plus nécessaire de recourir aux câbles britanniques pour nos relations télégraphiques avec les États-Unis. Il reste maintenant à établir des communications *françaises* avec nos principales colonies. La guerre hispano-américaine a démontré combien il était important de pouvoir disposer de la libre communication télégraphique et cette leçon ne doit pas être perdue.

Les points d'appui de la flotte. — Une loi du 9 août 1897 a prescrit l'exécution dans un délai de six ans à partir de 1898, de travaux nécessaires pour la création ou l'aménagement de ports de refuge ou de base d'opérations de la flotte. Ces bases ou points d'appui comportent un arsenal maritime doté d'un outillage complet avec bassins de radoub et une réserve abondante de vivres, munitions et charbon. Un décret du 4 octobre fixe ces points de la manière suivante :

Article premier. — Sont déclarés points d'appui de la flotte aux colonies :

Fort-de-France, à la Martinique ; Dakar, au Sénégal ; le cap Saint-Jacques, en Cochinchine ; Port Courbet, dans la baie d'Along, au Tonkin ; Nouméa, en Nouvelle-Calédonie ; Diégo-Suarez, à Madagascar ; Les Saintes, à la Guadeloupe ; Port-Phaëton, à Tahiti ; Libreville, au Congo ; Obock.

Des décrets spéciaux, rendus sur la proposition des ministres de la Marine et des Colonies, détermineront l'étendue des territoires nécessaires à la défense de ces points d'appui.

Art. 2. — Les commandants maritimes des points d'appui de la flotte aux colonies, en ce qui concerne l'administration de leurs territoires de commandement, sont placés sous l'autorité immédiate du gouverneur de la colonie.

Les commandants des points d'appui de la flotte relèvent, au même titre que les autres commandants de la marine, du Ministre de la Marine.

Art. 3. — Les gouverneurs prennent, après s'être concertés avec eux, les décisions que nécessitent la sécurité intérieure ou la défense des territoires du commandement des points d'appui de la flotte. Ils leur en confient l'exécution et rendent immédiatement compte aux ministres compétents des décisions qu'ils ont prises.

Art. 4. — En cas de guerre étrangère, le gouvernement de la métropole a seul la disposition des forces de terre et de mer des colonies où se trouvent des points d'appui de la flotte.

On remarquera que les commandants des points d'appui relèvent tantôt de la Marine, tantôt des Colonies. Il y a là un malheureux enchevêtrement d'attributions qui ne peut que trop facilement donner lieu à des conflits d'administration et nuire à la défense. En outre, le décret ne mentionne pas — sans doute par omission — Saint-Martin-Miquelon parmi les points d'appui de la flotte établis.

Les chantiers de Dunkerque. — Il a été beaucoup parlé en ces derniers temps, dans le monde des affaires, du projet de chantiers de construction de Dunkerque. La loi de 1879 qui a décidé l'extension et l'amélioration de notre grand port du Nord, a compris, au nombre des travaux à exécuter, l'appropriation de la rive Est du port pour y installer de vastes chantiers de constructions navales.

Cette appropriation venait en dernière ligne dans l'ordre d'urgence assigné aux diverses parties du programme ; mais le moment est venu de la réaliser. Les travaux vont être adjugés incessamment et l'on doit compter qu'avant le milieu de 1899, ils seront assez avancés pour qu'on puisse commencer l'installation des cales de construction, si, à cette époque, une Société de construction est en mesure de disposer de fonds nécessaires.

L'État dépensera, tant pour les terrassements et dragages indispensables à l'appropriation de la surface des cales, que pour l'exécution d'un quai d'armement contigu, une somme de trois millions et demi, comprise déjà dans les allocations de la loi de 1879. La Société qui sera déclarée concessionnaire des chantiers devra de son côté disposer d'au moins quatre millions pour l'organisation de son matériel et pour son fonds de roulement.

D'après les projets arrêtés par l'administration des travaux publics, les chantiers s'étendraient sur une surface de 11 hectares, tant pour les cales proprement dites sur lesquelles on pourrait avoir simultanément en construction de six à huit grands vapeurs de 100 à 150 mètres de longueur, que pour les ateliers de charpenterie métallique, de chaudronnerie, d'ajustage, de forge, etc., dans lesquels seront préparés tous les éléments du navire.

Une Société est en formation à Dunkerque sous le patronage de la Chambre de commerce et sur l'initiative de son président, M. Herbert, pour obtenir de l'État la concession de cette grande installation. Le capital nécessaire est déjà réuni en grande partie et nous avons lieu de croire que la souscription ouverte à ce sujet attirera le concours des principaux industriels et capitalistes de la région du Nord.

Le bruit s'est répandu qu'une entreprise concurrente s'organisait à Calais pour doter également ce port d'un chantier de construction. Nous croyons qu'il y a place en France pour plusieurs installations nouvelles et que la concurrence annoncée n'est pas pour décourager, au contraire, les promoteurs des chantiers de Dunkerque.

Les quelques rares chantiers existant aujourd'hui en France (six en tout, dont deux seulement importants) sont immobilisés pour longtemps par les commandes de la marine militaire, au point qu'il est devenu presque impossible à nos armateurs de songer à augmenter leur flotte marchande, d'une part à cause de cette impuissance des chantiers français existants, d'autre part par suite de l'absence de toute prime de navigation pour les navires de construction étrangère.

Il faut donc de toute nécessité, si l'on ne veut pas arrêter absolument le développement de notre marine, fonder de nouveaux chantiers. Les six à huit cales nouvelles, avec leurs onze hectares, des chantiers de Dunkerque, ne pourraient donner qu'un essor insuffisant à la construction française et elles sont, dès maintenant, assurées de plus de commandes qu'elles n'en pourront servir.

D'ailleurs le port de Calais n'est pas matériellement en mesure de créer à Dunkerque, à ce point de vue, une concurrence appréciable ; il n'y a aujourd'hui qu'un emplacement possible pour des chantiers à Calais, le fond du bassin de l'Est, avec deux cales seulement et une superficie de chantiers absolument insuffisante de moins de deux hectares. Ce n'est pas avec un embryon de chantier de ce genre que Calais pourrait gêner le développement de Dunkerque dans l'industrie des constructions navales.

ASIE.

L'industrie houillère dans l'Inde. — L'industrie houillère va se développant dans l'Inde d'une façon continue, qui mérite d'attirer l'attention. Il y a dix ans, la quantité de charbon extrait atteignait à peine 1,400,000 tonnes ; aujourd'hui, elle est voisine de 3,550,000 tonnes.

Le Bengale est le centre de cette industrie, avec ses 154 mines, qui donnent près de 80 % de la production totale.

Le charbon du Bengale ne vaut assurément pas la houille anglaise, mais il a le grand avantage du bon marché, et du voisinage de Calcutta.

On sait maintenant que les districts houillers de l'Inde sont d'une puissance prodigieuse. Ainsi les houillères de Ronigung-Barakar, par exemple, situées à 200 kilomètres environ de Calcutta, sont considérées comme pouvant fournir 14 milliards de tonnes de charbon. L'évaluation est de 8,800 millions de tonnes pour les mines de Karampara, de 1,500 millions pour celles de Bokara, etc.

Quand l'exploitation actuelle, qui se fait encore par des procédés très primitifs, se sera perfectionnée, le développement général de l'Inde anglaise en sera puissamment favorisé.

L'émigration au Japon. — Depuis une dizaine d'années, le nombre

des Japonais qui vont s'expatriant augmente dans de très notables proportions, ce qui est une conséquence obligée du développement de la population, que nous avons déjà signalé.

Tandis que de 1885 à 1889, 15,017 Japonais seulement avaient émigré à l'étranger, le nombre des émigrants, dans la période quinquennale suivante, 1890-1894, s'est élevé à 28,402.

Le plus grand nombre des émigrants vont se fixer aux îles Hawaï, qui en ont reçu, de 1885 à 1895, près de 69,000.

Après les îles Hawaï, c'est la Corée et les États-Unis qui ont le plus d'attrait pour les Japonais.

De 1890 à 1894, la Corée en a reçu 4,930; les États-Unis, 3,746; la Russie, 2,858; l'Australie, 2,037; le Canada, 1,716; la Chine, 869; les Antilles, 517; les mers du Sud, 80, et les Indes, 33.

AFRIQUE.

Chemin de fer de Biskra au lac Tchad. — Le Conseil général de la province de Constantine a adopté un vœu pour l'exécution immédiate du chemin de fer de Biskra, Touggourt, Ouargla, au lac Tchad, avec emploi de la main-d'œuvre des condamnés militaires.

Côte d'Ivoire. — Commerce de 1896 et 1897. — Les exportations et les importations de la Côte d'Ivoire ont été à peu près égales en 1896. Les exportations de la colonie ont atteint 4,400,000 fr., et les importations, 4,639,000 fr., accusant une progression sur 1895. L'exploitation des bois surtout s'est beaucoup accrue, et les exportations forestières ont doublé en un an. L'exportation des dents d'éléphants est passée de 390 kilog. en 1892 à près de 1,500 kilog. en 1894. Le caoutchouc voit aussi s'agrandir son marché.

La France reçoit la majorité des produits exportés (2,236,000 fr.), puis vient l'Angleterre (2,166,000 fr.). Malheureusement, l'Angleterre importe à la Côte d'Ivoire pour 3,130,000 fr. de marchandises, soit les $\frac{2}{3}$ du total, alors que la France (métropole et colonies), ne lui en vend que pour 822,000 fr.

En 1897, il y a peu de changement. La colonie de la Côte d'Ivoire a reçu pour 4,693,000 fr. de produits importés, soit 55,000 fr. de plus qu'en 1896. L'augmentation porte surtout sur les combustibles minéraux et les matériaux venant de France.

Les exportations de la colonie ont été en 1897 de 4,718,600 fr., soit 318,800 fr. de plus qu'en 1896; l'augmentation porte surtout sur l'acajou (8 millions de kilog. en 1896 et plus de 18 millions $\frac{1}{2}$ de kilog. en 1897, valant 1,485,000 fr.), et le caoutchouc. Sur le total des exportations, la France vient au 1^{er} rang, en recevant près de la moitié (2,236,800 fr.).

Elle est suivie de très près par l'Angleterre (2,228,700 fr.). L'ensemble du mouvement commercial présente, sur 1896, une légère augmentation de 374,000 fr.

Ile Maurice. — Commerce. — Il est toujours intéressant de suivre le développement de l'île Maurice, d'abord à cause de son origine et de sa population françaises, ensuite à cause de son voisinage de la Réunion et de Madagascar.

En 1896, l'île Maurice a reçu pour 32,194,000 roupies de produits étrangers et en

a exporté pour 31,894,000 roupies (1). Il y a une augmentation sur 1895, de 1,688,000 roupies à l'importation et de 2,097,000 à l'exportation, due surtout à une excellente récolte en sucre.

Les importations de Maurice proviennent pour moitié de l'Inde (16,320,000 r.) et pour un quart de l'Angleterre (7,412,000). La France vient au 3^e rang (près de 4,000,000), et l'Australie au 4^e (1,146,000).

Le 1^{er} rang, parmi les produits que la France, grâce au service bi-mensuel des Messageries Maritimes, expédie à Maurice, est tenu par les vins (30,246 hectolitres, sur une importation totale de 30,836 hectolitres). Les eaux-de-vie viennent au 2^e rang avec 99,800 litres.

Les exportations de Maurice sont, pour plus de moitié, dirigées vers l'Inde et Ceylan (17,548,000 r.). Les meilleurs clients de l'île sont ensuite : les colons du Cap (près de 5 millions de r.), l'Australie (3 millions 1/2), les États-Unis (1,815,000), Madagascar (1,142,000), La Réunion (1,093,000). La France ne reçoit que pour 516,000 fr. de produits mauriciens. L'Australie qui était autrefois le plus grand débouché des sucres de Maurice, n'en reçoit plus qu'un dixième. Les exportations vers le Cap augmentent au contraire sans cesse (depuis vingt ans, les échanges avec l'Angleterre et la France ne se sont guère modifiés).

Maurice ne produit guère que du sucre. La colonie en exporte pour plus de 28 millions de roupies et seulement 2 millions 1/2 d'autres articles. Aussi tire-t-elle du dehors les articles nécessaires à l'alimentation, à l'habillement et aux besoins divers de ses 375,000 habitants.

NAVIGATION. — Le mouvement de la navigation à Port-Louis en 1896, donne 391 navires jaugeant 394,370 tonnes ; l'entrée est un chiffre à peu près égal à celui de la sortie. Les vapeurs sont représentés par 172 bâtiments et 282,000 tonnes à l'entrée et par autant à la sortie. En totalisant les entrées et les sorties à Port-Louis, on trouve pour 1896, 402 navires anglais avec 544,152 t., 160 navires français avec 163,182 t. Les autres pavillons ont peu d'importance. L'Allemagne n'étant représentée que par 27,762. et la Norvège par 26,000 tonnes. En 1896, il y a eu une augmentation totale de 96 navires et 95,813 tonnes, qui a profité surtout à l'Allemagne et à l'Angleterre.

AMÉRIQUE.

États-Unis. — L'immigration à New-York. — Du 1^{er} juillet 1897 au 30 juin 1898, 174,748 émigrants ont encore débarqué à New-York. Parmi ces émigrants, on en comptait 105,550 du sexe masculin. Les illettrés étaient au nombre de 38,577. La somme d'argent totale apportée par les émigrants s'élève à 14 millions de francs, soit environ 80 francs par tête.

L'Italie a fourni le plus fort contingent : 56,641 personnes. Viennent ensuite : le Royaume-Uni, 24,491 ; la Russie, 18,111 ; l'Autriche, 16,891 ; la Hongrie, 13,522 ; l'Allemagne, 12,956 ; la Suède, 10,071 ; puis la Norvège, la Pologne, la Grèce, la France, la Finlande, le Danemark, le Portugal et la Suisse.

(1) La valeur nominale du rouble est de 2 fr. 50, mais sa valeur réelle a oscillé en 1896 de 1 fr. 43 à 1 fr. 56.

Iles Bonin. — Situation. — Les îles *Bonin* (Ogasawarajima), situées par 27° lat. N. et par 140° long. Est, ont été visitées récemment par des ingénieurs.

La population a doublé depuis dix ans par l'immigration. Les habitants cultivent la canne à sucre, élèvent du bétail, mais négligent la pêche, qui pourtant serait fructueuse.

Les habitants sont des aborigènes d'origine malaise vivant en sauvages et se logeant dans des cavernes, des Japonais immigrés qui font du commerce et de la culture, des métis asiatiques, *Chinois*, Tajals Coréens et Nippons, des Européens de toutes nationalités. Ces derniers, ignorés, déclassés, attirés par l'absence d'impôt et de gouvernement, ont adopté une vie libre et facile dans ces îles fertiles. Ils sont régis plus ou moins par la loi du plus fort et ont d'assez bons rapports avec les indigènes ; ils s'allient souvent avec des femmes du pays.

Quatre écoles sont dirigées par des missionnaires européens et reçoivent beaucoup d'enfants. Le gouvernement du Japon paie à la Compagnie Nippon-Yusen-Raisha 6,000 yens de subvention pour relâcher aux îles Bonin six fois par an.

L'intervention de l'administration japonaise est à la veille d'avoir lieu dans cet archipel ; elle est, paraît-il, peu enviée par les aventuriers européens qui y ont cherché l'absence de toute sujétion.

OCÉANIE.

Iles Marshall. — M. Slimbach, médecin allemand, a étudié récemment cet archipel fort peu connu, qui est possession allemande depuis 1886.

Les îles Marshall sont basses et forment deux rangées parallèles nommées *Ratak* et *Ralik*. Elles sont situées entre les 4° et 15° latitude Nord et les 161° et 173° long. Est. Il y a 34 îles d'une surface totale de 450 kilom. carrés. Ces îles de corail ont la forme d'atolls. Le *Lai* atoll n'a qu'un diamètre de 7 à 9 kilom., tandis que celui Kwajelin, a plus de 110 kilom. de long sur 37 de large.

Le climat, quoique tropical, est supportable. La moyenne de la température, à Yaliat, est de 27° centigrades. La température la plus haute observée a été de 33°,8 et la plus basse de 21°,5. L'humidité est très grande. La quantité de pluie qui tombe par an est de 4,500 millimètres. Le temps est très nuageux aux îles Marshall ; en 1893, on n'a eu que six jours parfaitement clairs. Les îles ne contiennent pas d'eau douce. Les indigènes conservent l'eau dans les fossés et les Européens recueillent l'eau de pluie sur le toit de leurs habitations.

L'abondance des pluies donne une belle végétation. La flore comprend plus de 100 espèces de plantes. La faune par contre est peu variée. Le rat et la souris sont les seuls mammifères. Comme oiseau, il n'y a que des pigeons et des coucous. De petits balcines pénètrent parfois dans les lagunes de l'archipel, qui est riche en poissons.

Tahiti. — Commerce. — La situation commerciale de Tahiti, la plus éloignée de toutes nos possessions, présente une caractéristique particulière. Les importations totales à Tahiti et dépendances ont été, en 1897, d'après la *Revue coloniale*, de 3,745,140 fr. (dont 737,600 fr. de tissus, 448,000 fr. d'ouvrages en métaux, 426,000 fr. de farineux alimentaires, 259,000 fr. de produits et dépouilles d'animaux, etc.).

Les exportations de Tahiti, en 1897, ont été de 3,150,000 fr.), dont 1,128,000 fr. de matières dures à tailler ; 904,000 fr. de denrées coloniales de consommation ; 702,000 fr. de fruits et graines, etc.).

La France a importé directement à Tahiti pour 258,123 fr. de marchandises, auxquelles il faut ajouter 131,989 fr. de marchandises françaises importées par voies étrangères. Les exportations de la colonie en France, atteignent 310,814 fr. Les importations de l'étranger à Tahiti sont de 3,354,138 fr. (soit neuf fois supérieures à celles de la France), et les exportations de la colonie pour l'étranger, de 2,510,334 fr.).

De toutes les colonies françaises, Tahiti est celle où le commerce étranger a la plus grosse part et ce sont les États-Unis qui font le trafic le plus important. Cela s'explique facilement par le voisinage de l'Amérique et par l'éloignement de la France. Il faut dire aussi qu'un service régulier de voiliers existe entre Tahiti et San-Francisco, tandis qu'il n'y en a pas en France. Le Conseil général a déjà réclamé la création d'une marche régulière de vapeurs avec San-Francisco d'un côté et Nouméa de l'autre. Il a même voté une subvention de 200,000 fr. en faveur de cette dernière ligne, la seule que la France ait intérêt à créer pour son commerce. Si la métropole votait à son tour une subvention, la ligne de *Nouméa à Tahiti* pourrait ainsi se créer et vivre.

Ce serait un moyen efficace pour arrêter la décadence de nos établissements d'Océanie.

RÉGIONS POLAIRES.

Expédition américaine au Pôle Nord. — L'explorateur américain Walter Welman est parti le 27 juin dernier, à bord de son steamer spécial *Fridtjof*, pour les régions polaires. Le but de l'expédition est d'atteindre le Pôle Nord, et aussi d'explorer les parties septentrionales, encore inconnues, et la terre François-Joseph.

Au cap Flora, sur la côte Sud-Est de la terre François-Joseph, deux ou trois hommes seront débarqués, tandis que d'autres iront à la recherche d'Andrée avant le retour du vapeur, en août. Six hommes pourvus de canots légers, de traîneaux et de chiens, pousseront tout de suite vers le Nord, passant successivement au point atteint par Jakson, puis au lieu où Nansen et Johansen hivernèrent, et enfin au cap Fligely (lat. 82°) atteint en 1894 par Payer. Un peu au delà, on construira, une hutte où les explorateurs passeront l'hiver, vivant d'ours, de phoques et de morses.

Au printemps, on essaiera de gagner le Pôle en traîneaux.

La durée du voyage, aller et retour, est prévue de 120 jours, ce qui représente 14 à 16 kilomètres par jour.

Pour les Faits et Nouvelles géographiques :

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL ADJOINT,
QUARRÉ-REYBOURBON.

LE SECRÉTAIRE-GÉNÉRAL,
A. MERCHIER.

TABLE DES MATIERES

DU DEUXIÈME SEMESTRE DE 1898.

	PAGES.
Membres de la Société.....	67, 259, 323

Grandes Conférences.

OVIGNEUR. — La Russie.....	5, 90
E. GUILLOT. — La découverte du Niger (<i>suite et fin</i>).....	77
Maurice MAQUET. — La Haute-Engadine et le massif de la Bernina.....	129
DE BEUGNY D'HAGERUE. — En zigzag, par monts et par vaux.....	193
D ^r CARTON. — Le Bédouin.....	211
R. PAULLOT. — Voyage au pays des Croisés.....	262
Eugène GALLOIS. — Excursion à la capitale de TAMERLAN.....	327

Lectures aux Assemblées générales et Communications.

Melle GUYOT-TARBÉ. — La grotte de Dargilan.....	26
X. — Le régime économique de la Tunisie.....	41
Étienne RICHET. — L'Alaska.....	42
A. MERCHIER. — Une heureuse initiative.....	70
X. — Impressions d'un Lillois dans un voyage au centre de l'Afrique...	149, 342
X. — Lettres de Sikasso.....	156
Eugène GALLOIS. — Le chemin de fer du Congo.....	159
— — Le chemin de fer Transsibérien.....	347
X. — Musée commercial et colonial de Lille.....	246
Georges HOUBRON. — En Ardennes.....	287
E. BONVALET. — Notes sur la Gambie anglaise.....	338
Albert MINE. — Le commerce de la République Argentine avec le port de Dunkerque.....	370

Comptes rendus d'Excursions.

H. R. — 13 jours sur la Côte d'Azur.....	34
G. HOUBRON. — Au Mont des Cats et à Bailleul.....	111

	PAGES.
Fidèle DUDRY. — La vallée du Rhin.....	160
— — Les rues de Rouen. — Les bords de la Seine	242
FERNAUX-DEFRANCE. — Excursion à Audenaerde.....	176
— — Excursion à Ypres et à Kemmel.....	369
D ^r VERMERSCH. — Bergues et dessèchements des Marais du Nord	235
— — Six jours en Hollande	353
E. CANTINEAU. — Excursion des Lauréats du Prix Léonard Danel à Boulogne-sur-Mer et à Calais le 26 Mai 1898.....	302
VAN TROOSTENBERGHE. — Excursion à Halluin	351

Procès-verbaux.

Assemblée générale du 22 Juillet 1898.....	65
— du 27 Octobre 1898.....	257
— du 12 Décembre 1898.....	321

Congrès.

Congrès national des Sociétés françaises de Géographie. XIX ^e session. — Marseille. — Vœux.....	308
Programme du Congrès des Sociétés savantes de Paris et des départements..	311

Bibliothèque.

Livres, cartes et photographies reçus ou achetés pour la Bibliothèque. 69, 261, 326

Éphémérides de l'année 1897.

Juillet.....	47
Août.....	116
Septembre.....	179
Octobre.....	249
Novembre.....	314
Décembre.....	377

Géographie historique et ethnographique.

Auguste DESCAMPS. — Une ville grecque en France.....	228
--	-----

Faits et Nouvelles géographiques.

GÉOGRAPHIE SCIENTIFIQUE. — EXPLORATIONS ET DÉCOUVERTES

Asie.

L'île d'Hainan....	48
Les Allemands dans l'Extrême-Orient.....	180
Les Anglais en Chine.....	181

Afrique.

	PAGES.
Rentrée des Lazaristes en Abyssinie.....	52
Notes sur le Maroc.....	52
La part des puissances européennes en Afrique.....	314

Océanie.

Iles Santa-Cruz	315
-----------------------	-----

GÉOGRAPHIE COMMERCIALE. — FAITS ÉCONOMIQUES ET STATISTIQUES.

France.

Commerce de la France avec ses colonies.....	54
Dunkerque, 3 ^e port de France	181
Le commerce entre la France et l'Autriche-Hongrie.....	182
L'office national du commerce extérieur.....	316
Câble entre Brest et New-York	378
Les points d'appui de la flotte.....	378
Les chantiers de Dunkerque	379

Europe.

Le commerce de la Belgique en 1897.....	56
Le commerce extérieur de l'Espagne en 1897.....	57
La situation économique de l'Allemagne en 1897.....	57
Les relations commerciales entre la France et le Monténégro.....	117
Les relations d'affaires avec la Russie	117
Commerce maritime de Trieste.....	119
Le commerce extérieur de la Suisse en 1897.....	119
Le commerce avec les Pays-Bas.....	183
Commerce extérieur de l'Espagne	186
Marine marchande de l'Espagne	187
L'essor industriel et commercial du peuple allemand	249
Suisse. — Chemin de fer du Gornergrat	317
Sur la Jungfrau en chemin de fer.....	317
Les étrangers en Allemagne	317

Asie.

Le commerce allemand à Kiao-Tchéou.....	60
Une Société commerciale allemande pour la Sibérie	60
Chemin de fer Transsibérien.....	120
Japon. — Statistique japonaise.....	120
En Chine. — Le commerce étranger en 1897	121
Le premier train direct du Transsibérien.....	187
Japon. — Nouveaux services maritimes	187
Au Japon.....	252
Le riz au Japon	254

	PAGES.
Tonkin. — Mortalité	318
L'industrie cotonnière aux Indes anglaises.....	318
L'industrie houillère dans l'Inde.....	380
L'émigration au Japon.....	380

Afrique.

Las-Palmas	61
Les œufs d'Égypte	62
L'exploitation commerciale de l'Éthiopie.....	62
La population de l'Algérie.....	125
L'élevage du mouton à Madagascar	125
Le commerce du Dahomey en 1897.....	125
Le canal de Suez.....	188
Chemins de fer éthiopiens	189
Abyssinie. — Lazaristes français	189
L'élevage du mouton à Madagascar.....	190
Le Transsaharien.....	319
Sud-Ouest africain allemand. — Colonisation.....	320
Chemin de fer de Biskra au lac Tchad.....	381
Côte d'Ivoire. — Commerce de 1896 et 1897.....	381
Ile Maurice. — Commerce.....	381

Amérique.

Le commerce canadien	62
Le commerce franco-argentin pendant l'année 1897	126
Le chemin de fer Transandin.....	190
Dans les Guyanes.....	190
Commerce des États-Unis en 1897.....	191
Le commerce extérieur de l'Uruguay	191
A La Plata.....	254
État-Unis. — L'immigration à New-York.....	382

Océanie.

Nouvelle-Calédonie.....	62
A Tahiti.....	127
Iles Marshall.....	383
Tahiti. — Commerce	383

Régions polaires.

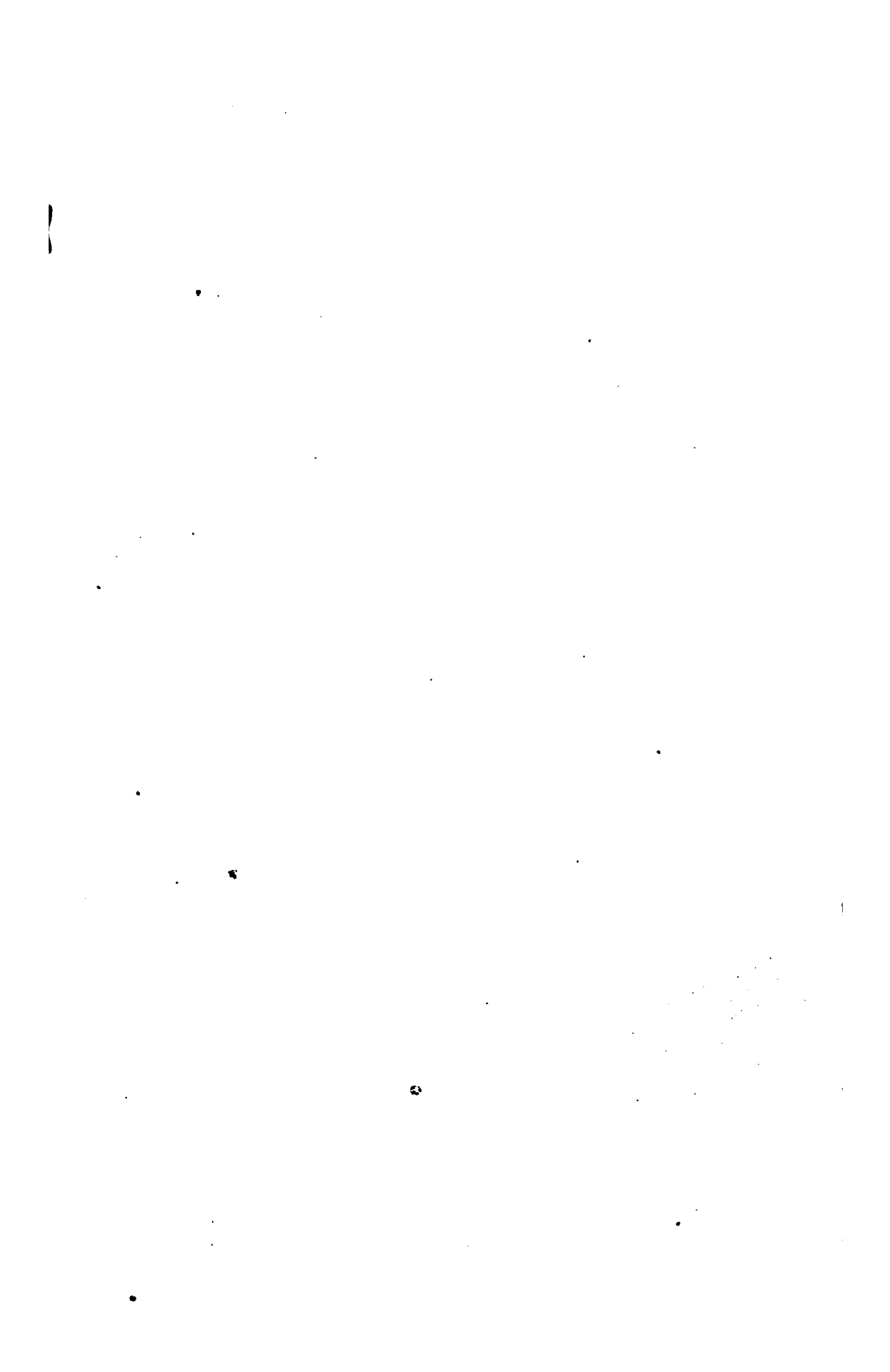
Expédition américaine au Pôle Nord.....	384
---	-----

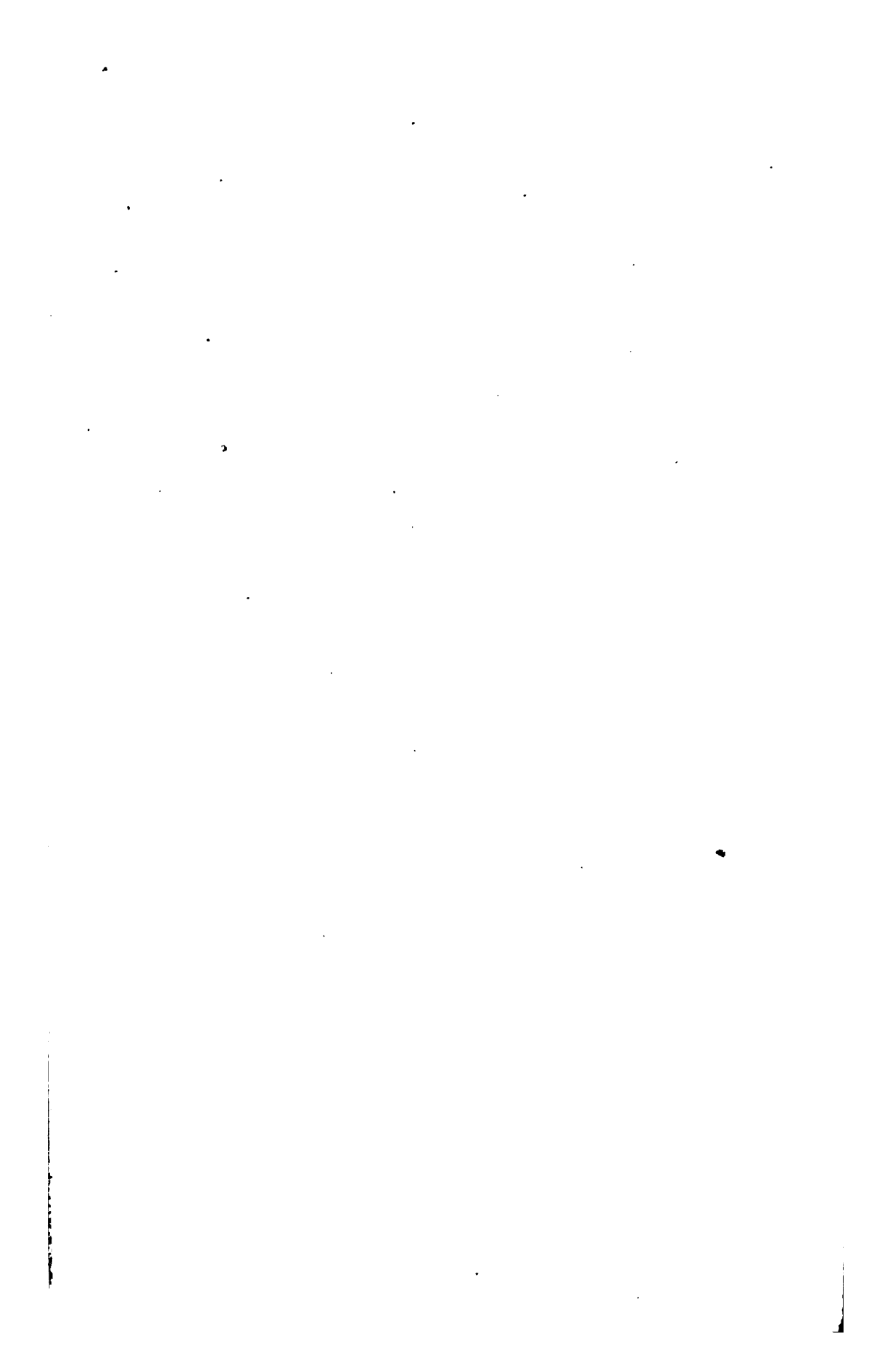
GÉNÉRALITÉS

Un tunnel sous le détroit de Gibraltar.....	128
La production de la laine dans le monde.....	192
Un curieux wagon. — L'église roulante.....	255
Les terres inexplorées.....	320

*Les Sociétaires qui changent de domicile sont priés d'en
aviser l'Agent de la Société, rue de l'Hôpital-Militaire, 116,
en lui envoyant leur nouvelle adresse en même temps que
la bande imprimée qui porte leur numéro d'ordre.*







This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.